

Österreich S 24,–
Schweiz sfr 3,–

Italien L 2300 · Spanien Ptas 190,–
Niederlande hfl 2,75

3,–DM

Erlebnisberichte zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges

824

NEUAUFLAGE

MIT MAGAZIN UND DOKUMENTARISCHER BILDBEILAGE

H. SCHAEFFER

66 Tage unter Wasser

Die legendäre Fernfahrt von U 977 nach Argentinien

Ritterkreuzträger der Kriegsmarine



Günther Gumprich

Der spätere Seeoffizier wurde am 6. 1. 1900 in Stuttgart geboren. Von Oktober 1937 bis Juni 1941 war er Referent beim Oberkommando der Kriegsmarine. Im gleichen Monat wurde er Kommandant des Handelsstörkreuzers „Thor“ (HSK 4 – Schiff 10). Auf dessen zweiter Unternehmung, die 329 Tage dauern sollte, gelang Gumprich und seiner Crew die Aufbringung bzw. Versenkung von zehn gegnerischen Schiffen mit einer Gesamttonnage von 56 037 BRT. Nach dieser erfolgreichen Feindfahrt, die im Oktober 1942 zu Ende gegangen war, wurde der „Thor“-Kommandant am 31. 12. 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend war er bis Mai 1943 dem Marineattaché in Tokio zur Verfügung gestellt. Danach wurde er Kommandant des Hilfskreuzers „Michel“ (HSK 9 – Schiff 28), der am 17. 10. 1943 von dem US-Boot „Tarpon“ torpediert und versenkt wurde. Günther Gumprich, am 1. 6. 1940 zum Kapitän z. S. befördert, fand dabei mit rd. 280 Männern seiner Besatzung den Tod. (Quellennachweis: „Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945“, Podzun-Verlag, Bad Nauheim; SOS-Bände 42 und 108 sowie weitere Dokumentationen.) **H. B.**

66 Tage unter Wasser



Nach dem Abschuß eines Torpedos Kontrolle der Laufzeit mit der Stoppuhr. –

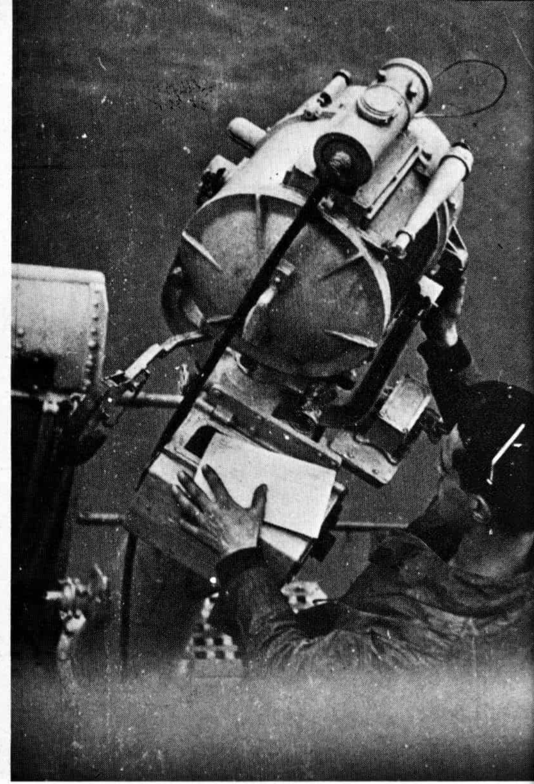
Bild auf der Vorderseite: Der US-Frachter „Wacosta“ wird von einem deutschen U-Boot im Atlantik gestoppt. Im Vordergrund die Reling des Dampfers

Ein englischer Frachter, durch das Seerohr eines U-Bootes fotografiert

Überlebende eines torpedierten Frachters in Rettungsbooten

Deutsches U-Boot im Beschuß einer britischen „Mosquito"

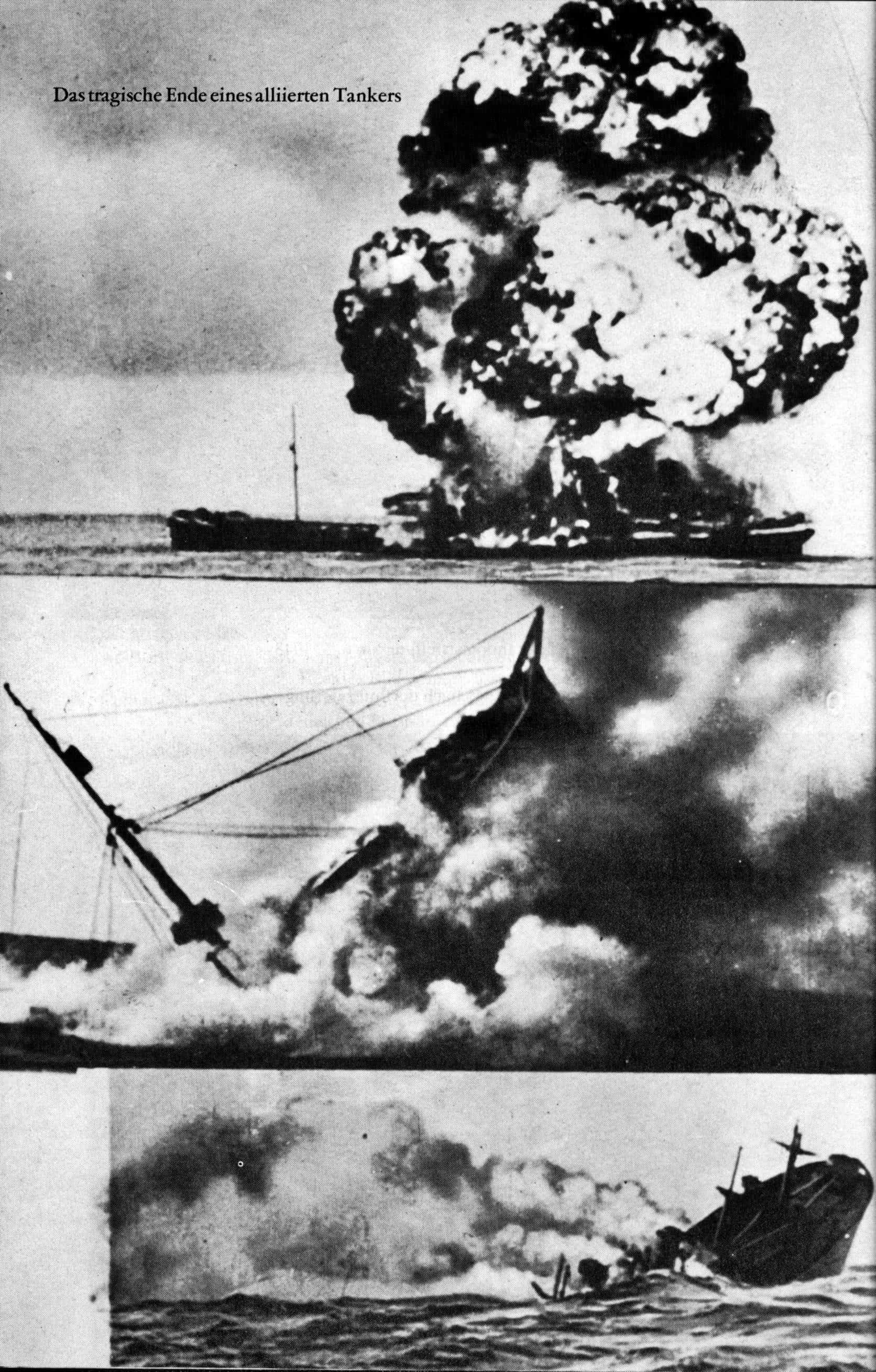




An Bord eines französischen U-Jägers wartet ein Seemann auf das Wurfkommando
Rechtes Bild: Eine Wasserbombe
Von einer US-„Liberator“ aus fotografiert: Überlebende eines durch Bomben versenkten deutschen U-Boots treiben in der See

U 977 bei der Indienststellung am 6. 5. 1943 –

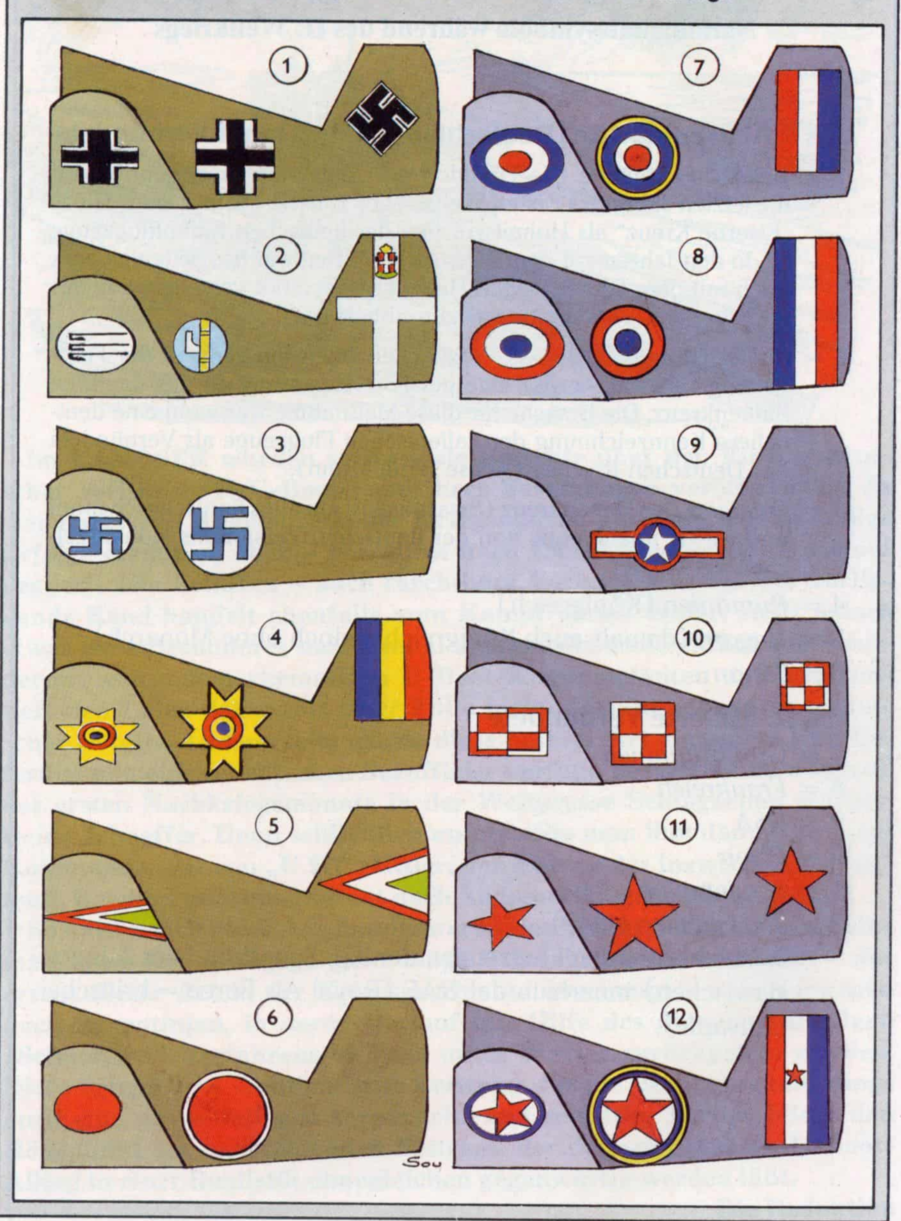
und am 17. 8. 1945 nach der Internierung



Das tragische Ende eines alliierten Tankers

Flugzeug-Erkennungszeichen

Nationalitätssymbole während des II. Weltkriegs



Flugzeug-Erkennungszeichen

Nationalitätssymbole während des II. Weltkriegs

1 bis 6: **Achsenmächte (Deutschland, Italien) und Verbündete**

1 = *Deutsche Luftwaffe.* Die Tradition des „Balkenkreuzes“ geht bis auf die letzten Jahre des Ersten Weltkrieges zurück. Damals löste es das „Eiserne Kreuz“ als Hoheitszeichen der deutschen Kampfflugzeuge ab. In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg war das Seitenleitwerk noch mit dem fahnenartigen Hakenkreuzsymbol versehen, wie das auch bei den Verkehrsflugzeugen üblich war.

2 = *Italien* (Königreich). Das Tragflächenabzeichen zeigt in der Farbgebung (schwarz-weiß) eine gewisse Anpassung an das deutsche Balkenkreuz. Die Ursache für diese Maßnahme war wohl eine deutlichere Kennzeichnung der italienischen Flugzeuge als Verbündete des Deutschen Reiches (Achse Berlin–Rom).

3 = *Finnland.* Das Hakenkreuz (Swastika) ist ein altes finnisches Symbol und wurde unabhängig von der deutschen Version als Hoheitszeichen verwendet.

4 = *Rumänien* (Königreich)

5 = *Ungarn* (damals auch Königreich, jedoch ohne Monarch)

6 = *Japan*

7 bis 12: **Alliierte Verbündete**

7 = *Großbritannien*

8 = *Frankreich*

9 = *USA*

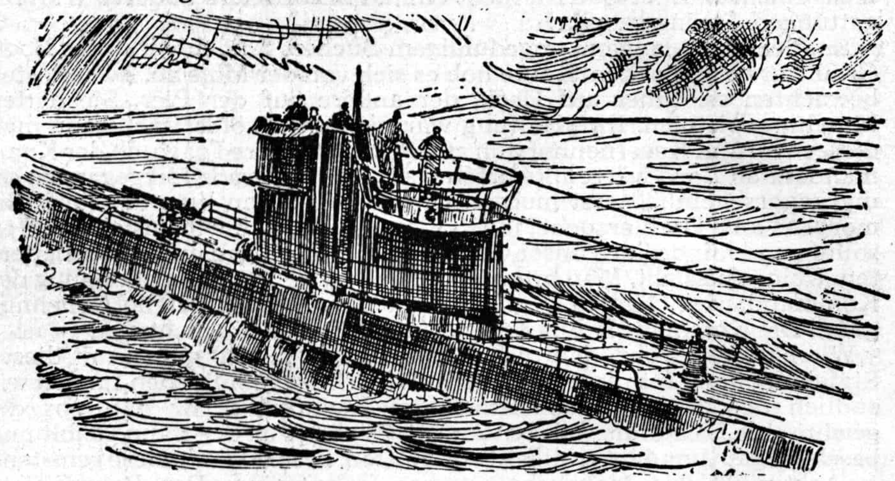
10 = *Polen*

11 = *Sowjetunion*

12 = *Jugoslawien* (1945).
Abzeichen an den Flugzeugen der 351. Squadron (der 2. jugoslawischen) innerhalb der RAF (Royal Air Force = britische Luftwaffe).

66 Tage unter Wasser

Die legendäre Fernfahrt von „U 977" nach Argentinien



Im LANDSER wurden schon viele Berichte über den Einsatz deutscher Weltkrieg-II-U-Boote und ihrer Besatzungen veröffentlicht. Es war darin von Angehörigen der Kriegsmarine die Rede, die einmalige Erfolge errangen, aber – vor allem nach Einführung des RADAR auf gegnerischen Schiffen – auch furchtbare Verluste erlitten. Der vorliegende Band handelt ebenfalls vom Kampf dieser Waffe, stellt jedoch etwas ganz Besonderes dar. Einmal stammt die darin enthaltene Schilderung von einem ehemaligen U-Boot-Kommandanten und konfrontiert den Laien daher mit einer Fülle bislang kaum bekannter technischer Details. Andererseits wurde diese in ihrer Art einmalige Überlieferung von einem deutschen Seeoffizier verfaßt, dessen Name während der ersten Nachkriegsmonate in der Weltpresse Schlagzeilen machte: Heinz Schaeffer. Denn schließlich unterstellte man ihm damals als dem Kommandanten von „U 977", Hitler, den Führer des inzwischen besiegten 3. Reiches, mit seinem Boot nach Südamerika gebracht zu haben.

So haltlos sich diese Anschuldigung später herausstellen sollte, so einmalig war die vorangegangene lange Fernfahrt seines U-Bootes – der ersten dieser Art in der Kriegsgeschichte überhaupt – von Norwegen nach Argentinien, in deren Verlauf mit Hilfe des damals neuartigen „Schnorchel"-Verfahrens 66 Tage unter Wasser zurückgelegt wurden. Diese beispiellose seemännische Leistung, für die Besatzung allerdings auch eine unvorstellbare körperliche und seelische Tortur, bildet den Höhepunkt des nachfolgenden Beitrags, der den sogenannten U-Boot-Alltag in einer Realistik ohnegleichen gegenwärtig werden läßt.

Die Redaktion

In Danzig lag unser Schiff. Gespannt standen wir davor, drei Fähnriche, frisch von der Marineschule. Kaum konnten wir erwarten, es betreten zu dürfen, denn kein Mensch außer den Besatzungsangehörigen hatte zu einem U-Boot Zutritt, nicht einmal Seeoffiziere anderer Waffengattungen. Streng geheim!

Endlich, nach langem, ungeduldigem Suchen, fanden wir unser Boot. Grau war es gestrichen. Kaum hob es sich von der Mole ab. Zwei Posten bewachten es. Einer auf Deck, der andere auf der Pier. Sie hatten Maschinenpistolen. Ihre Haltung war nicht sehr soldatisch, wenn man dieses Wort im Kasernenhofsinn auslegt. Auf unsere Frage, ob der Kommandant an Bord wäre, antworteten sie, daß er gerade fortgegangen sei und wahrscheinlich erst morgen wiederkäme. Man liefe um fünf Uhr morgens aus. Die Versuche, ihnen klarzulegen, daß wir uns einschiffen sollten und mindestens unser Gepäck an Bord bringen müßten, scheiterten. Keine Aussicht. Man brauche dazu die besondere Genehmigung des Kommandanten. Hinein durften wir auch nicht! Spezielle Genehmigung! Die Kommandierung der Marineschule reichte nicht aus!

Wir hatten gelernt, daß nichts unmöglich sei, und gaben mit dieser Erziehung den Mut nicht so leicht auf. Nach langem Suchen fanden wir endlich den Ersten Wachoffizier im Wohnschiff. Er gab uns die gewünschte Erlaubnis. Wir hatten das Gepäck von der Bahn geholt und beschäftigten uns damit, alles einzuschiffen. Die Unteroffiziere grinsten.

„Achtung!“ Die Mannschaft nahm Haltung an. Der Raumälteste machte Meldung. Wir sahen eine weiße Mütze, das Zeichen des Kommandanten. Es war ein ungeschriebenes Gesetz bei der U-Boot-Waffe, daß nur er diese Kopfbedeckung tragen durfte.

Er richtete folgende Worte an uns: „Sie sind hier an Bord völlige Nullen und stellen absolut nichts dar. Auch der jüngste Matrose weiß mehr als Sie und ist ein brauchbares Glied in der Gemeinschaft. Sie hingegen sind toter Ballast und unnütze Luftverschwender. Halten Sie sich das stets vor Augen. Ihre Aufgabe besteht lediglich darin, sich schnell einzuleben und zu lernen. In drei Wochen gehen wir an die Front; glauben Sie nicht, daß ich Sie mitnehmen werde, wenn ich erkennen sollte, daß Sie den Anforderungen nicht gewachsen sind.“

Nun waren wir also in dem modernen Zauberreich der geheimnisvollen und gefürchteten Waffe beheimatet. Auf engstem Raum hatten wir uns zu bewegen und uns zunächst in der verwirrenden Fülle der verschiedensten Anlagen und Vorrichtungen zurechtzufinden.

Unser Boot war der übliche Kampftyp VII c, mit 600 t Wasserverdrängung im aufgetauchten Zustand. Der kleinere Typ II mit 250 t kam für den Atlantikeinsatz weniger in Frage; dem größeren Typ IX (800 t) gegenüber hatte unser VII-Typ bei kleinerem Aktionsradius den Vorteil schnellerer Tauchzeit und größerer Wendigkeit, und es war vor allem durch Abwehrgeräte schwerer zu orten. Die Besatzung pflegte damals aus 42 Mann zu bestehen.

Der innere Kern des äußerlich einer Zigarre ähnelnden U-Bootes ist der Druckkörper. In ihm spielt sich das eigentliche Leben ab, alle wichtigen Maschinen und Batterien sind in ihm untergebracht. Dieser Körper ist schwerer als Wasser und demzufolge nicht schwimmfähig. Die Schwimmfähigkeit wird dadurch erzielt, daß eine äußere Hülle um ihn gelegt wird.

Wie ist die Anordnung der Räume im Innern? Machen wir einen Gang, und zwar nicht im Sinne einer korrekten Beschreibung von „achtern“,

von hinten aus. Vorn befindet sich der Mannschaftswohnraum. Nun, er ist ein wenig eng, gelinde ausgedrückt. In dem Raum ragen die vier Bug-Torpedorohrenden. In jedem Rohr liegt normalerweise ständig ein Torpedo. Weitere vier sind unter den Flurplatten gelagert und zwei über den Flurplatten, durch einen hölzernen Fußboden geschützt. Die Mannschaften schlafen in Kojen, die hochgeklappt werden können. Es sind jeweils zwei Schlafstätten übereinander. Drei „Lords" haben zwei Kojen zur Verfügung. Mit ihnen teilen aber noch die anderen Mannschaftsdienstgrade die insgesamt zwölf Kojen des Bugraumes: die Torpedogasten, die den sinnigen Beinamen „Mixer" führen, und die Funkgasten. Vor allem aber die Matrosen des technischen Personals, deren Dienstbezeichnung Heizer ist. Die Heizer haben zu zweit eine Koje zur Verfügung. Diese Einteilung erklärt sich aus den Wach- und Dienstverhältnissen und läßt sich ohne Schwierigkeiten in der Praxis durchführen. Viele müssen ständig auf Wache sein. Der eine steht auf, der andere legt sich an seiner Stelle schlafen. Die Koje wird niemals kalt.

Es ist aber nun nicht so, daß etwa die wachfreien Leute bis zum Antritt des nächsten Dienstes durchschlafen können. Zu den Mahlzeiten müssen selbstverständlich alle aufstehen, da ein Tisch aufgestellt wird und die oberen Kojen aufgeklappt werden müssen, damit man auf den unteren sitzen kann. Desgleichen unterbricht die Ruhemöglichkeit das tägliche Arbeiten an den Torpedos, eine Aufgabe, die im Bugraum vorgenommen wird. Man nennt es „Regeln".

Wenn man den Bugraum verläßt, kommt man in den Oberfeldwebelraum für den Obersteuermann und die zwei Obermaschinisten. Links befindet sich eine Kühlanlage, und auf der anderen Seite ist ein WC. Es folgt der Offiziersraum für die beiden seemännischen Offiziere und den Leitenden Ingenieur, LI, wie er abgekürzt bezeichnet wird. Dahinter ist an einer Seite der Kommandantenraum, in Wirklichkeit nur eine durch einen dicken Vorhang abtrennbare Ecke. Natürlich muß der Kommandant dem Herzen des Geschehens nahe sein. So befindet sich gegenüber die Funkstation, daneben ein Raum mit den wichtigen Vorrichtungen der Unterwasserortung, Horchgeräte usw. Gleich neben dem Kommandantenraum ist die Maschinenhauptsicherung. Und dann betritt man den Raum, dessen Bedeutung aus seinem Namen „Zentrale" hervorgeht. Hier halten sich während des Unterwassermarsches der Kommandant und der LI auf, hier werden die Befehle gegeben. Sämtliche Geräte, die beim Unterwassermarsch zur Führung benötigt werden, wie Tiefensteuer, Trimmschalter, Pumpen usw., befinden sich in diesem Raum. Auch gelangt man von hier in den Turm. Die Zentrale liegt in der Mitte des Bootes und ist zum Vor- und Achterschiff hin abschottbar. Die Schotte waren damals für einen Wasserdruck von 100 Meter Tiefe konstruiert, im Gegensatz zu den Türen zwischen den Räumen, die nur für eine Tiefe von etwa 20 Meter druckfest waren.

Es folgt der Unteroffiziersraum mit acht Kojen, die wechselseitig von den Maaten benutzt werden müssen. Dahinter auf der rechten Seite die Kombüse und auf der linken ein weiteres WC. Dann der Dieselmaschinen- und anschließend der Elektromaschinenraum mit dem Hecktorpedorohr und einem Ersatztorpedo unter den Flurplatten. Der Unteroffiziersraum ist sehr ungünstig gelegen, da ihn jeder passieren muß, der von einem Teil des Schiffes in die Kombüse und in die Maschinenräume gelangen will, was sehr häufig der Fall ist.

Neue Boote erhielten zu jener Zeit im Jahre 1941 eine Besatzung, die

zur Hälfte aus erfahrenen Frontfahrern und zur andern aus Neulingen bestand. So trug bei uns jeder zweite Mann der Besatzung die U-Boot-Auszeichnung und das Eiserne Kreuz zweiter Klasse. Unser Kommandant hatte eine Reihe Frontfahrten als Erster Wachoffizier hinter sich. Er war eine große, blonde Erscheinung mit markantem, eckigem Gesicht. Kurz und abgehackt war seine Sprechweise.

Die halbjährige Ausbildungszeit, die jedes U-Boot in der Ostsee zu durchlaufen hatte, war von unserem Boot nahezu überstanden, als wir Fähnriche in Danzig dazu kommandiert wurden. Unser Boot hatte alle Anforderungen erfüllt. Es war ein gutes Zeichen für den Kommandanten. Es fehlte nur noch die Abschlußübung, die „taktische". Ihr wurde das größte Gewicht beigemessen. Sie dauerte 14 Tage und war eine harte Probe für Boot und Besatzung. Als ich sie später als 1. Wachoffizier machte, verlor der Übungsverband dabei von zwölf Booten zwei; drei weitere liefen beschädigt ein.

Die taktische Übung war in größtem Stil aufgezogen. Sie erstreckte sich über einen weiten Raum der Ostsee. Die Boote hatten eine Anfangsposition einzunehmen, und dann wurde genau wie an der Front auf dem Atlantik verfahren: Ein aus vielen Schiffen bestehender Geleitzug mit starker Sicherung fuhr Zickzackkurs. Mindestens 50 Flugzeuge erfüllten Fernaufklärungsaufgaben und meldeten jedes gesichtete U-Boot.

Es wurde nicht wie bei der früher durchlaufenden Schießflottille mit Übungstorpedos geschossen, die sich von scharfen lediglich durch Fehlen der rund 200 kg schweren Sprengladung unterschieden und so tief eingestellt wurden, daß sie das Ziel unterliefen, sondern nur die Schußunterlagen dem Zielschiff übermittelt, um die Treffer festzustellen und die U-Boot-Besatzung beurteilen zu können. Bei vorherigen Übungen war ihr Durchgang nachts durch eine eingebaute Lampe zu erkennen. Es wurde vom unterschossenen Schiff beobachtet, wo man getroffen worden wäre. Bei Tage markierten aufsteigende Luftblasen den Lauf. Wir schnitten gut ab. Nun ging es zur Frontausrüstung nach Kiel.

An der U-Boot-Mole lagen mindestens zehn Boote. Eins wie das andere. Grau, schlank und im Verhältnis zur Breite enorm lang. An die 70 Meter maßen sie. Für acht Wochen mußte unser Boot ausgerüstet werden. Es galt, den Proviant sachgemäß zu verstauen und gleichmäßig im Boot zu verteilen, damit es tiefensteuermäßig gut ausgelastet war. Zweitens durfte er beim Tauchen nicht rutschen – und das geschah unter Umständen mit einem Neigungswinkel von 60 Grad –, drittens sollten die Lebensmittel das Bedienen der Maschinen und ein Hin- und Herlaufen nicht behindern. Es gehört viel Erfahrung und Geschick dazu. In den späteren Kriegsjahren erhielten alle Boote einen genauen Stauplan. Schinken und Hartwürste kamen zwischen die Torpedorohre und in die Zentrale. Frischfleisch für drei Wochen in den Kühlraum und Frischbrot für annähernd die gleiche Zeit in Hängematten im Bug- und E.-Maschinenraum. Erschöpften sich die frischen Nahrungsmittel, so lebte man ausschließlich von Konserven.

Jetzt kam die Munition an die Reihe: 8,8- und 2-cm-Granaten sowie beachtliche Mengen MG- und Maschinenpistolenmunition. An Oberdeck hatten wir eine besondere U-Boot-Kanone und ein vollautomatisches Fla-Geschütz. Ein Maschinengewehr konnte im Bedarfsfall in wenigen Sekunden vom Turm aus hochgerafft werden.

Die Ausrüstung war abgeschlossen, die Sauerstoffflaschen waren gefüllt, die Luftreinigungsfilter erneuert. Wir hatten die letzte Post an

die Angehörigen geschickt. Im Morgengrauen des nächsten Tages sollte ausgelaufen werden.

Die deutsche Küste lag nun schon weit hinter uns. Der Kommandant hatte entschieden, durch die Islandpassage zu gehen, also zwischen Island und den Färöerinseln hindurch, um den freien Atlantik zu erreichen.

Ich bin auf Wache. Achterer Ausguck. Genau wie ein gewöhnlicher Matrose. –

Vier Tage unterwegs. Nichts in Sicht, kein Flugzeug, kein Schiff, keine Treibmine. 14 bis 15 Meilen, liefen wir. Der langgestreckte Bootskörper durchschnitt wie ein Messer das Meer; an beiden Seiten warf er weiße Bugseen auf.

„Flugzeug vierzig Grad", meldet der Bootsmaat. – Der Wachoffizier blickt in die Richtung: „Alarm!" Markerschütternd schrillen die riesigen Klingeln, die Tote erwecken könnten, in allen Räumen. Alles hat in diesem Augenblick an die angewiesenen Plätze, auf „Tauchstation", zu eilen, stehen und liegen zu lassen, was nunmehr unwichtig ist. Selbst intimste Beschäftigungen, etwa auf dem WC müssen unverzüglich unterbrochen werden, ganz gleich in welcher Verfassung man dann erscheint.

Die Brückenwache springt in das Einsteigeluk. Mit Händen und Füßen auf dem Geländer der Metalleiter, rutscht sie senkrecht in die Tiefe. Springt man, unten angekommen, nicht sofort beiseite, fällt einem der nächste auf den Kopf. Es sind harte Seestiefel. Nur wenige haben sie nicht kennengelernt. Die Übungszeiten waren fünf Sekunden bis zum Schließen des Luks. Für jeden also eine und zwei Zehntelsekunden.

Mit der Alarmklingel stoppen die Diesel. Fieberhaft wird im Maschinenraum gearbeitet, Zuluftschläuche und Auspuffventile dichtgedreht, die beiden Schrauben auf Elektromaschinen gekuppelt. Jeder kennt sein Rad. Unzählige Male war es durchexerziert. Nur nichts vergessen! Es könnte nicht geflutet werden. Die roten Lampen melden das Fehlen der geringsten Kleinigkeit. Jede Sekunde ist kostbar.

Klack, das Luk hat eingeschnappt. „Fluten!" ruft der Wachoffizier. Er hat sich an das Verschlußrad des Lukendeckels gehängt, um mit seinem Gewicht schneller das Luk zu schließen. Seine Beine baumeln in der Luft. Er steigt als letzter ein. „Fluten!" befiehlt der Leitende Ingenieur. Er ist verantwortlich dafür, daß nur geflutet wird, wenn das Boot in ordnungsgemäßem Tauchzustand ist. Er hat seine Lampentafel. Haben alle Sektionallampen aufgeleuchtet, liest man auf einer großen Scheibe „Tauchklar".

„Fünf, vier, drei zwei, – beide". Es sind die Tauchzellen gemeint, von denen die vordere die Nummer fünf trägt. Die anderen sind doppelt auf Steuer- und Backbordseite vorhanden. Es herrscht eine Stimmung äußerster Konzentration und Anspannung. Es klappt wie am Schnürchen. Gleichzeitig melden Lampen, daß die Tauchzellen geöffnet sind. Wasser rauscht in die Tanks. Das Boot kippt an, zehn Grad, zwanzig Grad. „Eins!" befiehlt der LI. Die hinterste Zelle wird aufgerissen. Absichtlich läßt man sie bis zuletzt geschlossen, um das Ankippen zu beschleunigen.

Die E.-Maschinen laufen äußerste Kraft. Nur ein leises Summen vernimmt man. Das Boot schüttelt sich. Es vibriert. „Tauchzellen sind auf!"

meldet der Ingenieur dem Kommandanten. „10 Meter, 15 Meter, Boot fällt schnell, 20 Meter." –

Der Wachoffizier erstattet dem Kommandanten Bericht: „Sunderlandflugzeug im Backbordsektor voraus. Der Himmel halb bedeckt. Es stieß durch eine Wolkenbank. Abstand viertausend Meter. War nicht im Anflug. Möglicherweise hat es das Boot nicht gesehen, und wenn, muß es eine Angriffskurve fliegen und verliert Zeit. Wir werden fünfzig Meter erreichen, ehe die ersten Bomben fallen." – Inzwischen hat der Ingenieur „Ausdrücken!" befohlen. Tosend schießt Preßluft in die Untertriebszellen. Sie sind beim aufgetauchten Marsch ständig mit Wasser gefüllt. Ihr zusätzliches Gewicht läßt das Boot schnell die sogenannte Oberflächenspannung des Wassers überwinden und beschleunigt den Tauchvorgang. Aber um die 5 Tonnen Wasser, das Fassungsvermögen der Untertriebszellen, ist nunmehr das Boot zu schwer. Sie müssen nach dem Verschwinden unter Wasser schnell ausgedrückt werden.

Leitender Ingenieur an Kommandant: „Vierzig Meter, Boot fällt schnell, fünfunddreißig Grad Lastigkeit."

Kommandant an LI: „Auf hundert Meter gehen." – „Sechzig Meter, sieben ..." zig hört man nicht mehr. Es knallt. Nicht wie bei Artilleriebeschuß an der Erdoberfläche. Ein dumpfer Schall; es rauscht und knistert. Wasser ist ein guter Leiter. Das Boot gleicht einer Trommel. Man ist in sie eingesperrt.

Gesprochen wird nicht, keiner läuft umher. Jeder hat seinen Platz, den er nicht verlassen darf. Es könnte die Trimmlage des Bootes verändern. Das Boot zittert. Werden mehr Bomben folgen? – Meldungen: „Vorschiff klar, Achterschiff klar, Zentrale klar!" Also keine Ausfälle. Die Detonationen lagen weit ab. Nicht einmal so laut wie Übungswasserbomben waren sie, die auf 50 Meter Abstand geworfen wurden. – Hundert Meter. Das Boot wird „durchgependelt". Die restliche Luft soll aus den Ecken der Tauchzellen entweichen. Sie würde beim Tiefensteuern hinderlich sein.

Einige Minuten geschieht nichts. Die Maschinen laufen kleine Fahrt.

Kommandant: „Auf Sehrohrtiefe gehen!"

Der Wasserdruck läßt beim Höhergehen nach, das Boot dehnt sich aus, wird spezifisch leichter, und man muß gegenfluten. Die Mengen kennt der erfahrene Ingenieur genau. Sie hängen vom Salzgehalt des Wassers und von anderen Faktoren ab. – Der Kommandant befindet sich in der Zentrale. Er wird den Rundblick durch das Sehrohr nehmen. – „Hundert Meter, Boot steigt." Mit 10 Grad Lastigkeit geht es hoch. Ungefähr jede Sekunde einen Meter. Wir haben keine Eile. Die Hauptsache ist, das Schiff wird auf 20 Meter abgefangen, ist gut ausgelastet, um dann ohne Tiefenschwankungen die Sehrohrtiefe von 14 Meter zu halten. Es ist äußerst wichtig. Das Sehrohr selbst darf nur ganz wenig herausschauen, die Maschinen müssen langsam laufen, damit die Schrauben keine Strudel verursachen und das Sehrohr selbst keine Blasenbahn zieht.

Bei zwanzig Meter steigt der Kommandant in den Turm und setzt sich an das Sehrohr. Es ist ein kleines technisches Wunderwerk. Breitbeinig sitzt man auf einem bequemen Ledersessel, der an einer ungefähr einen Meter im Durchmesser dicken Säule montiert ist. Die Beine ruhen auf zwei Pedalen, die beim Herunterdrücken eine Rechts- oder Linksschwenkung verursachen. Die Drehgeschwindigkeit hängt von dem ausgeübten Druck ab. Die rechte Hand bedient einen Kippspiegel, mit dem man etwa 70 Grad noch oben, also den Himmel, oder 15 Grad nach unten,

das Wasser, sehen kann. Bei Ausfall der Elektrizität kann die Anlage auf Handbetrieb umgestellt werden. Die linke Hand betätigt den Ein- und Ausfahrhebel, der ständig in Tätigkeit ist. Man gleicht mit ihm die Wellenbewegung und geringe Tiefenschwankungen des Bootes aus. Das Periskop darf nur wenig herausschauen. Ferner gibt es einen Griff für 1,5 und 6-fache Vergrößerungen und verschiedene Sonnenblendvorrichtungen. Außerdem können eine Kontaxkamera oder Filmapparate angebracht werden. Die ganze Anlage ist heizbar, um ein Beschlagen der Spiegel zu verhindern.

Trotz Ein- und Ausfahren des Sehrohres bleibt man stets in der gleichen Höhe sitzen. Jedes Manöver geht völlig geräuschlos vonstatten. Selbstverständlich ist, daß sich im Sehrohrausblick Fadenkreuz, Entfernungsskala und Kreiselkompaßtochter befinden. Desgleichen sieht man, nach oben oder unten schauend, verschiedene Kränze mit Gradeinteilungen, die das Schießen ermöglichen. Die Zahlen sind je nach der Bedeutung rot, grün, gelb, schwarz oder weiß. Der Torpedofeuerschalter liegt in unmittelbarer Nähe.

Neben dem Sehrohr befindet sich die Hauptrechenanlage. Sie war während des Krieges einzigartig auf der Welt und mag bei der Kapitulation berechtigterweise viel bestaunt worden sein. Es handelt sich nicht um eine Rechenmaschine normaler Art mit Zahnrädern, sondern um eine Dreiecksrechenmaschine mit verschiedenen Kurvenblättern und Konussen. Sie ist direkt mit dem Sehrohr gekoppelt. Dadurch wird das Schießen auf fünf verschiedene Ziele eines Geleitzuges in wenigen Sekunden ermöglicht, ohne die einmal eingestellten Werte zu ändern. Nicht zuletzt sind die großen Erfolge in den Schlachten auf dem Atlantik darauf zurückzuführen.

Der Kommandant hat durch das Sehrohr einen Rundblick genommen. Die Luft scheint rein zu sein. Er gibt den Auftauchbefehl. Die Tauchzellen werden mit Preßluft „angeblasen“. Wenn der LI meldet: „Turmluk kommt frei“, öffnet der Kommandant den schon vorher aufgedrehten Lukendeckel. Nach Möglichkeit soll im Boot der jeweilige atmosphärische Druck herrschen. Bei Überdruck im Boot kann, wie es nicht nur einmal geschehen ist, der Kommandant herausgeschleudert werden und sich verletzen, bei Unterdruck ist der Lukendeckel schwer zu öffnen, und es kommt beim Aufklappen Wasser herein. Das Salz brennt in den Augen, und das umgehängte Fernglas ist in nassem Zustand wertlos. Die ersten Augenblicke nach dem Auftauchen sind aber oft entscheidend. Nicht selten ist der Feind in unmittelbarer Nähe. Ein guter und zuverlässiger Ausguck hat U-Boote oft gerettet.

Der Kommandant und hinter ihm der Wachoffizier sind auf die Brükke gesprungen. Angespannt suchen sie Wasser und Himmel ab. Inzwischen ist das Boot weiter herausgekommen. Die Elektromotoren laufen noch große Fahrt. Je schneller das Boot, desto kürzer die Tauchzeit. Die Untertriebszellen sind mit dem Auftauchbefehl geflutet worden. Nichts in Sicht. Die Brückenwache zieht auf. Das Boot ist im normalen Zustand für Überwasserfahrt. Es zieht seinen Kurs, monoton hämmern die Motoren ihr Lied. –

Oft mußten wir tauchen, und Bomben waren gefolgt. Sie konnten uns nichts anhaben. Mehrfach sahen wir Treibminen. Einmal hatten wir während der Unterwasserfahrt ein eigentümliches Schurren an der Bordwand vernommen. Beim Auftauchen hing ein Minendrahtseil quer über dem Turm. Es war verrostet; zum Glück hatte sich die Mine gelöst.

Mit dem neckischen Namen „Rosengarten“ hatte der Humor der U-Boot-Leute das minenverseuchte Gebiet benannt.

So brachten wir die Islandpassage hinter uns. Endlich standen wir in dem uns von der U-Boot-Kriegführung angewiesenen Seeraum. Mit uns mochten noch andere Boote eine Art Gürtel mit mehr oder weniger großem Abstand untereinander bilden.

„Mastspitze Steuerbord voraus!“ Der Ausguck hat gut aufgepaßt. Nur ganz schwach ist sie in den scharfen Doppelgläsern zu erkennen. Der Kommandant kommt auf die Brücke. Er sieht sie sofort. Seine Augen sind geübter als die unsrigen. Es hört sich sonderbar an, aber es ist so; Ausguck ist Erfahrungs- und Übungssache.

Ein besonders schweres und großes Fernglas wird auf die Zielsäule (UZO) gesetzt. Sie dient für Überwasserangriffe und hat gleich dem Sehrohr Verbindung zur Rechenanlage. Bei Tauchalarm kann dieses außergewöhnliche Fernglas ohne Bedenken draußen bleiben. Es ist bis 200 Meter Tiefe druckfest. Der Kommandant steht daran. Der Mast ist im Fadenkreuz, er wird kleiner und wandert nach Backbord aus. „Aha, Kurs Nordamerika, hoffentlich kein Amerikaner, sie sind neutral. Aber er ist im Sperrgebiet. Neutrale Schiffe müssen die vorgeschriebene Dampferlinie einhalten und dürfen keinen Zickzackkurs fahren; es wird sich bald herausstellen“, murmelt der Kommandant vor sich hin.

Jetzt bleibt die Mastspitze gleich groß, wir haben den gleichen Kurs wie das Schiff. Aber anscheinend ist es schneller als wir, denn die Mastspitze wandert nach vorn aus. „Verdammt schnelles Schiff. Hoffentlich kriegen wir es.“

Noch stehen wir achteraus, und zum Angriff müssen wir vorlich stehen. Wenn man nur eine Meile schneller als der Gegner ist, benötigt man zum Vorsetzen viele Stunden, oft Tage. Die Maschinen sind warm geworden, ihre Abgase kaum sichtbar. Das Maschinenpersonal arbeitet hervorragend. Die Mastspitze bleibt in gleicher Höhe; also um 17 Seemeilen läuft das Schiff. Verdammt schnell. „Beide Maschinen äußerste Fahrt voraus!“ Es bleibt noch dreimal äußerste Kraft und dann Elektromaschinenzusatz. Nur im Notfall wird vom E.-Maschinenzusatz Gebrauch gemacht.

Zwei Stunden laufen wir schon äußerste Kraft. In der Zentrale wird mitgekoppelt. Alle fünf Minuten gibt der Kommandant Peilung und Abstand des Gegners hinunter. Der Obersteuermann zeichnet in der Zentrale am Koppeltisch auf Millimeterpapier unseren Kurs und den des Feindes. Jeder Zack wird eingetragen. Das Schiff ist schnell und zackt im Höchstfall 20 Grad nach beiden Seiten. Aber schon haben wir seinen Generalkurs. Wir setzen uns ab. Die Mastspitze verschwindet. Wir laufen außerhalb der Sichtweite. Nach Verlauf jeder Stunde wird etwas herangedreht, um zu sehen, ob der Dampfer noch vorhanden ist. Es klappt gut. Genau wie bei Übungen in der Ostsee. Bei 14 Seemeilen kommt die Mastspitze in Sicht. Wir halten 16 Seemeilen Abstand.

Wir sind alle gespannt. Werden wir ihn kriegen?

Fünf Uhr nachmittags. Der Kommandant flucht. Wir kommen nur wenig voran. In der Nacht muß unbedingt angegriffen werden. Zwecklos wäre es, noch einen weiteren Tag mitzulaufen. Bei dieser Fahrtstufe benötigen wir ein Vielfaches des normalen Brennstoffverbrauches. Bis morgen um 5 Uhr müssen wir geschossen haben. Dann wird es hell.

Alle seemännischen Offiziere und die besten Ausguckposten sind auf der Brücke. Für sie gibt es keine Wachablösung mehr, auch wenn man

tagelang so fahren würde. Sie essen nur noch eine besondere U-Boot-Schokolade, damit der Magen nicht viel zu arbeiten hat. Es würde die Müdigkeit erhöhen.

Es beginnt zu dämmern. In zwanzig Minuten wird es dunkel sein. Wir müssen, um nachts Fühlung halten zu können, auf 3 Meilen heran. Da es aber schneller dunkel wird, als wir den Abstand verringern können, bleibt nichts anderes übrig, als eine Zeitlang nach unseren Berechnungen in die angenommene Richtung des Dampfers vorzustoßen.

Schatten voraus! Der Kommandant hat ihn zuerst gesehen. Wie ein Lauffeuer geht es durch das Boot.

„Glück gehabt", meint der Kommandant zum Ersten Wachoffizier, der zugleich Torpedooffizier ist. „Genau voraus. Abstand vier Meilen." Inzwischen zeigt die Uhr 10. Neun Stunden würden wir brauchen, um auf der schulmäßig vorgeschriebenen Rundkurve anzugreifen und in die richtige Schußposition zu kommen. Um fünf wird es aber langsam hell. Noch vor der Dämmerung müssen die Torpedos aus den Rohren sein.

Wieder haben wir uns abgesetzt und laufen vor. Man kann nur vermuten, wo das Schiff ist. Es darf uns auf keinen Fall sehen. „Dreimal äußerste Kraft!" Der LI ist im Maschinenraum. Viele Überwachungszeiger berühren schon den verhängnisvollen roten Strich. Die Höchstbelastung ist erreicht. Weißer Gischt spritzt unaufhörlich über den Turm. Die Brückenwache ist bis auf die Haut naß.

Vier Uhr morgens. Es ist statt dunkler noch heller geworden. Der Horizont unterscheidet sich klar von der Wasserlinie. Schlecht für uns. Wenn der Ausguck auf dem Dampfer aufpaßt, muß er uns sehen. Kommandant an Ersten Offizier: „Punkt fünf schießen wir. Letzte Möglichkeit. Es wird schnell hell werden. Auf 4500 Meter drücken Sie ab. Dreierfächer!"

Es fehlen noch fünfzehn Minuten. Die Besatzung ist auf Gefechtsstation. Jeder ist beschäftigt. Zwei Mann bedienen die Rechenanlage, einer im Turm, der andere in der Zentrale. Der Torpedomaat mit einem Torpedogast stehen an den Bugrohren, ein anderer Torpedogast am Heckrohr. Noch sind die Mündungsklappen geschlossen.

Der Kommandant fährt das Boot. Es muß in die günstigste Schußposition kommen, ohne die breite Seite zu zeigen. Das Glas klebt förmlich an seinen Augen. Seine Befehle sind kurz und sicher.

Torpedooffizier an Rechenanlage: „Rohr eins bis fünf klar zum Überwasserschuß!" – Die Rohre werden bewässert und die Mündungsklappen aufgedreht. Der Ingenieur berechnet die nach dem Schuß zu flutende und zu trimmende Wassermenge, um dem Boot weiterhin die richtige Schwere zu geben. Auf jeden Fall werden sämtliche Rohre vorbereitet. Matt weiß schimmernde Kontrollampen im Turm zeigen dem Unteroffizier an der Rechenmaschine die richtige Ausführung der Befehle. Er meldet es dem Torpedooffizier, dieser dem Kommandanten.

Noch laufen wir parallel zum Gegner, sind etwas vorlicher als querab. Das Glas auf dem UZO ist eingerichtet. Das Fadenkreuz genau in der Mitte. Torpedooffizier an Rechenanlage: „Gegnerlage links 90, Gegnerfahrt 16,5 Meilen, Abstand 7000 Meter, Torpedogeschwindigkeit 30, Tiefe 7!" – Die Werte werden eingedreht. 7 Meter werden die Torpedos unter der Wasseroberfläche laufen. Sie sollen unter dem Schiff hindurchgehen, möglichst zwei Meter unter dem Kiel. Eine Magnetzündung läßt sie detonieren und soll die Mittelkielplatte des Schiffes zerreißen, so daß das Schiff auseinanderbricht.

Sind die Zahlen eingestellt, dann zeigt die Rechenmaschine unmittelbar sämtliche interessierenden Werte, wie Schuß- und Vorhaltwinkel. An sich könnte man sie auch einer Tabelle oder einem Rechenschieber entnehmen. So wurde während des Ersten Weltkrieges gearbeitet. Damals mußte man mit dem ganzen Boot zielen. Im Zweiten Weltkrieg konnten unsere neuen Torpedos einen Winkel bis zu 90 Grad selbständig schwenken, die letzten geplanten Modelle sogar bis 180 Grad.

Eine andere Lampe leuchtet auf. Die Rechenanlage wird zusätzlich auf die Rohre geschaltet. Die sich ständig ändernden Schußunterlagen werden automatisch den Torpedos übermittelt, ausgewertet und in den Schwenkmechanismus eingestellt.

Wir drehen auf Angriffskurs. Deutlich ist der Gegner auszumachen: Britischer Regierungstanker, 18 000 Tonnen. Wir gehen mit der Fahrt herunter. Die Bugsee muß kleiner werden. Jetzt laufen wir nur noch 12 Meilen.

Kommandant an Torpedooffizier: „Bei 4500 Meter schießen. Halten Sie das Fadenkreuz auf den vorderen Mast!" Gleich ist es soweit. Kommandant an Torpedooffizier: „Drehgeschwindigkeit Rot drei!" Das ist die Drehgeschwindigkeit des Bootes bei der höchsten Ruderlage nach Backbord. Neue Torpedos und Berücksichtigung des Drehmomentes durch die Rechenanlage ermöglichen das Abdrehen des Bootes noch vor dem Abfeuern der Torpedos. Dadurch wird Zeit gespart, und man kann auf geringere Distanzen schießen.

Torpedooffizier an Unteroffizier: „Rot drei! Klar zum Überwasserschuß!" Während des Drehens des Bootes rechnet die Anlage so schnell, daß in jedem Moment die entsprechenden Werte bereit sind und die Einstellungen in den Torpedos unverzüglich korrigiert werden. Der Unteroffizier an der Rechenanlage meldet es mit dem Wort „Deckung."

Der Torpedooffizier steht am UZO. Das Fadenkreuz ist auf den vorderen Mast gerichtet. „L o s !" Er drückt den Abfeuerknopf neben der Zielsäule. „L O S !" wiederholt der Unteroffizier. Durch die Mikrophonanlage hört es der Torpedomaat im Bugraum. Er hat seine Hände auf zwei Abfeuerschaltern zweier Torpedorohre und ein Bein auf dem dritten. Sollte die Automatik versagen, so würde er direkt abdrücken. Sie versagt zwar nie, aber sicher ist sicher.

Dreimal schüttelt sich das Boot. Man vernimmt drei kurze, dumpfe Zischgeräusche. Es ist die Preßluft, mit denen die Torpedos ausgestoßen werden. Sie dürfen keinesfalls gleichzeitig die Rohre verlassen, um sich nicht gegenseitig zu behindern. Einundzweizehntel Sekunde ist das Intervall. Mit dem Befehl „Los!" flutet und trimmt der LI eine gewisse Wassermenge. Gewichtsverteilung und Schwere des Bootes dürfen unter keinen Umständen verändert werden. Das Boot muß alarmtauchklar bleiben!

Kommandant: „Äußerste Kraft voraus!"

Wir wollen aufgetaucht ablaufen. Der Gegner wird scharf beobachtet. – Es blitzt auf. Unser Abstand hat sich auf 6000 Meter vergrößert. Einschläge hinter dem Boot, vielleicht 300 Meter.

„Alarm!" Die Brückenwache springt in das Luk.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!"

Die Maschinen laufen kleine Fahrt. Es sind anderthalb Seemeilen. Unmöglich kann das Sehrohr bei richtigem Gebrauch auf so große Entfernung in der Dämmerung gesehen werden. Sein Ausblick ist nur so breit, wie ein normales Messer. Außerdem ist eine besondere Vorrich-

tung angebracht, um Strudel an der Oberfläche zu vermeiden. Der sich bildende Schaumstreifen vermischt sich mit dem Seegang.

Der Dampfer ist erneut im Fadenkreuz. Anscheinend dreht er und geht mit den Maschinen volle Kraft zurück. Der Kommandant blickt auf seine Armbandstoppuhr. Sie ist für U-Boot-Fahrer konstruiert, hat viele Zeiger zum Schätzen der Geschwindigkeit und anderer Werte. Noch 15 Sekunden, und die Torpedos müssen am Ziel sein. Werden sie treffen? Die Detonationen scheinen schon überfällig. – Bum! – Ganz dumpf. Wir haben getroffen!

Der Kommandant blickt als einziger durchs Sehrohr. Er schaltet die Bootsmikrophonanlage ein.

Kommandant: „Treffer Achterschiff. Heck scheint verbogen."

Die Magnetzündung hat gut funktioniert.

Noch vor dem Tauchen haben die Funker auf der 600 Meterwelle Notsignale aufgefangen: „German submarine",*) mit Angabe der Position.

Der Dampfer liegt gestoppt und bläst Dampf ab. Anscheinend sind Ruderanlage und Steuer beschädigt. Wir setzen erneut zum Angriff an. Jetzt ist es einfach. Auf 1000 Meter sind wir heran. Er sieht das Periskop. Mit allen zur Verfügung stehenden Maschinengewehren und Schnellfeuerkanonen nimmt er es unter Feuer. Der Spiegel des Sehrohrs ist gefährdet. Der Kommandant fährt es nur sekundenweise aus. Wir wechseln die Angriffsseite und untertauchen das Schiff auf 20 Meter. – Mann am Horchgerät: „Jetzt ist er genau über uns."

Der Kommandant hat das Sehrohr erst kurz vor dem Schuß wieder ausgefahren, um den Gegner ins Fadenkreuz zu nehmen. Die Rechenanlage arbeitet selbständig. – Abstand 400 Meter. – „L o s !" – Der Schuß fällt. Das Sehrohr wird eingezogen. Nach 25 Sekunden muß es soweit sein. Kurz vorher fährt der Kommandant das Sehrohr wieder aus. Eine Kamera ist angehängt. Im Augenblick der Detonation wird die letzte Aufnahme gemacht.

Es knallt gewaltig. Wir waren diesmal sehr viel dichter als das letzte Mal. Es hört sich unter Wasser unheimlich an. Der Tanker zerbricht in zwei Teile. Jeder darf einmal durch das Periskop sehen. Das mächtige Schiff sinkt zerborsten in die Fluten. Ein packender und bewegender Anblick. Die Dämonie der Vernichtung, die mit der Stunde des Kriegsausbruchs zum Gesetz wurde, ist hier am Werk.

Rettungsboote und Flöße sind zu Wasser gelassen worden. Die Besatzung vermag sich zu retten. Wir selbst können schwerlich jemand aufnehmen, ohne uns selbst zu gefährden. Wir haben keinen Platz. Die U-Boot-Konstruktion ist nun einmal derart, daß über die Kopfstärke der Besatzung hinaus für weitere Insassen kein Raum ist. Der Gegner hat den Rettungsdienst im allgemeinen gut organisiert. Die Leute des Tankers werden bald von einem Kriegsschiff aufgenommen werden.

Neue Torpedos werden nachgeladen. Anderthalb Stunden muß schwer gearbeitet werden. Wir wechseln unseren Standort, da unser Opfer Zeit hatte, einen Funkspruch abzugeben und gewiß kein Handelsschiff in absehbarer Zeit in dieser Gegend passieren wird. Wir würden dafür U-Boot-Jagdgruppen und Flugzeuge auf den Hals bekommen.

Unser Brennstoff hatte sich bis zur Hälfte erschöpft. Die Führung stellte in solchen Fällen dem Kommandanten frei, das ihm angewiesene Operationsgebiet nach eigenem Ermessen zu wechseln.

---

*) deutsches U-Boot

In den nächsten Wochen konnten wir noch weitere Erfolge buchen. Schon längst lebten wir ausschließlich von Konserven. Schließlich wurde man selber zur Konserve und bekam die Blechkrankheit, wie es in der U-Boot-Sprache heißt, wenn man in der engen „Konservenbüchse" seelisch nicht mehr im Gleichgewicht und ständig gereizt ist. Klaustrophobie nennt die Psychiatrie eine ähnliche Erscheinung in Gefangenenlagern und Gefängnissen; aber dort mögen im allgemeinen immer noch mehr Auslaufmöglichkeiten vorhanden sein als innerhalb unseres Käfigs.

Wir erhalten den Befehl, Lorient an der französischen Atlantikküste anzulaufen. In der Biskaya fahren wir tagsüber unter Wasser und nachts aufgetaucht. Die Gesichter strahlen. Jeder hofft, viel Post vorzufinden. Endlich wird man an die Angehörigen schreiben können. Sie wissen ja nicht, ob man noch lebt. Die Führung gibt erst nach einem halben Jahr Überfälligkeit eine Vermißtenmeldung.

Wir erhalten Flugzeuggeleit. Messerschmittjäger umkreisen uns. Jetzt kann eigentlich nichts mehr passieren. Es sei denn, daß man auf eine Mine läuft; aber in verseuchten Gewässern fährt ein Sperrbrecher vor uns her. Sollte also ein Sprengkörper vorhanden sein, würde er zuerst darauf stoßen. Der Sperrbrecher kann nicht untergehen, da er mit Kork und leeren Fässern gefüllt ist. Ein schönes Gefühl, wieder einmal verhältnismäßig sicher zu sein.

Wir gehen in die Schleuse. Am Sehrohr sind weiße Wimpel mit aufgemalter versenkter Tonnage angebracht. Bei Kriegsschifferfolgen hätten wir rote Fähnchen gesetzt.

Die Wochen bis zum nächsten Auslaufen verbrachten wir in Lorient. Der Krieg gegen Rußland war inzwischen begonnen worden.

Wir hatten an den Turm ein großes „V" gemalt; für uns sollte es das Zeichen des Erfolges darstellen: Veni-vidi-vici. (Ich kam und sah und siegte.)

Unser Ziel war „Mitte Atlantik".

Der 15. Längengrad westlich von Greenwich, bei dessen Erreichen wir der Führung eine besondere Passiermeldung auf dem Funkweg erstatteten, war überschritten. Danach hielten die Boote im allgemeinen Funkstille ein. Dieser Meridian war sozusagen eine Grenzscheide, was auch darin zum Ausdruck kam, daß von nun ab die „Westzulage" unseres Soldes berechnet wurde. Tagelang ging es im Gleichmaß weiter, im Einerlei eines Dienstes, der keine Abwechslung brachte, so daß wir uns förmlich nach einem Ereignis sehnten. Endlich ein dringender Funkspruch. Der Funker legt ihn dem Kommandanten vor. Es sind Angaben über einen Geleitzug.

Die Entfernung ist noch sehr groß, aber er kommt uns entgegen, wenn er seinen Generalkurs nicht ändert. Wir laufen mit halber Fahrt zum errechneten Schnittpunkt unserer Kurse.

Nach zwei Tagen hätten wir ihn sichten müssen. Noch war aber keine Rauchwolke wahrzunehmen. Anscheinend ein wichtiger Geleitzug, denn die Führung schickte uns ein Aufklärungsflugzeug zur Unterstützung. Über dreitausend Kilometer standen wir vom nächsten Flughafen entfernt. Ein Unterseeboot ist klein und vom Flugzeug aus schwer zu erkennen. Wird es uns finden? In fünf Stunden müßte es eintreffen.

Der Funker versucht, Verbindung aufzunehmen. Keine einfache

Sache. Es ist erforderlich, ihm unsere genaue Position und, wenn möglich, Peilzeichen zu geben. Es klappt hervorragend. In kurzen Zeitabständen geben wir Signale. Jetzt kommt die Maschine in Sicht: Eine BV 138, von Blohm & Voß für Spezialzwecke gebaut. Ihre eigenartige Konstruktion ist unverkennbar und leicht von anderen Typen zu unterscheiden. Wir übermitteln mit Lichtsignalen den vermuteten Standort des Geleitzuges. Die Seemaschine fliegt davon.

Zwei Stunden vergehen, wir laufen ohne Nachrichten weiter. Gefunkt wird nicht. Vom drahtlosen Sprechgerät hält der Kommandant auch wenig, obwohl es normalerweise nur bis 20 Seemeilen von Schiffen gehört werden kann.

Unsere BV 138 kommt zurück. Von der Morselampe lesen wir ab: Geleitzug Quadrat X, Kurs Ost, Geschwindigkeit 8 Seemeilen, ungefähr 50 Schiffe, 10 Zerstörer als Sicherung.

„Hervorragende Zusammenarbeit", meint der Kommandant.

Wir funken ein aus zwanzig Buchstaben bestehendes Kurzsignal. Darin sind der Standort des Geleitzuges, Kurs, Geschwindigkeit, Anzahl der Schiffe und Sicherung, Wetter und Brennstoffbestand enthalten, damit sich die Führung auch von unseren Operationsmöglichkeiten ein Bild machen kann. Zweistündlich folgen Ergänzungsmeldungen. Wir haben als erstes Boot Fühlung mit dem Gegner. Hauptaufgabe ist es vorerst, in der Nähe stehende U-Boote heranzuführen und nicht gleich anzugreifen. So viele Boote wie möglich sollen sich am Kampf beteiligen. Das ist der Sinn der berühmten Rudeltaktik, die jedoch nicht dahin auszulegen ist, daß unter einheitlicher Leitung im geschlossenen Verband operiert wird. Die Gemeinsamkeit beruht ausschließlich auf dem Heranführen von noch abseitsstehenden Kampfmitteln. Einmal am Geleitzug, handelt jedes Boot selbständig. So ist es möglich, in tagelang andauernden Atlantikschlachten Konvois von 50 und mehr Schiffen völlig aufzureiben.

Die Nacht ist günstig für uns, mondlos, finster. Wir stehen mitten im Geleitzug. Die Rechenanlage ist eingeschaltet, Mündungsklappen sind aufgedreht, und es bedarf nur des leichten Fingerdruckes auf den Abfeuerschalter. Aber noch fehlen andere Boote. Auf Grund uns vorliegender Meldungen ist anzunehmen, daß wir bis zum Morgengrauen sechs Boote sein können.

„Peilzeichen geben!" befiehlt der Kommandant. Wir sehen uns an. Welch eine Frechheit! In der Mitte des gegnerischen Verbandes – und Krach machen! Wenn zufällig unsere Wellenlänge erfaßt wird, sind wir verraten. Es hilft nichts. Mehr Boote müssen heran!

Funker an Kommandant: „ ‚U-X' hat Geleitzug erfaßt." Gleich darauf noch ein anderes Boot. Im ganzen sind wir nun drei. Jetzt entschließt sich unser Kommandant zum Angriff. Peilzeichen für die übrigen Boote sind nicht mehr erforderlich. Torpedostichflammen werden weithin sichtbar sein. Vielleicht gerät auch ein Schiff in Brand und kann weiter abstehenden Booten als Richtpunkt dienen.

Vier Schiffe wollen wir gleichzeitig torpedieren. Die größten haben wir uns ausgesucht. Auf das entfernteste richten wir die Zielsäule zuerst ein, und dann auf die anderen. Nach Möglichkeit sollen die Detonationen bei allen vier Dampfern ohne zeitlichen Abstand erfolgen, um keine Zeit zu Ausweichmanövern zu lassen. Gegen den größten werden zwei Torpedos abgefeuert, auf die anderen nur je einer. Die Entfernung des uns am nächsten stehenden Schiffes ist gering, vielleicht 600 Meter.

„L o s !“ – Fünfmal schüttelt sich das Boot. Wir schießen auch aus dem Heckrohr.

Da – eine Stichflamme – es knallt in unmittelbarer Folge zweimal dumpf. Der Schall überträgt sich im Wasser schneller als in der Luft. Wieder eine Explosion auf dem gleichen Schiff. Es zerbricht und geht augenblicklich in die Tiefe. Kurz hintereinander weitere Detonationen. Noch zwei Schiffe sind getroffen. Ein Torpedo verfehlte sein Ziel. Die anderen Boote haben anscheinend noch nicht geschossen.

„Nachladen!‘ befiehlt der Kommandant.

Statt abzulaufen oder zu tauchen, sind wir noch dichter herangefahren. „Sie werden über uns hinwegsehen“, ist die Ansicht des Kommandanten. Er hat recht damit. Man erkennt Schiffe auf See in dunklen Nächten nur als Silhouette an der Kimm. Ist der Abstand zu gering, kann leicht von hoher Handelsschiffsbrücke über das flache U-Boot hinweggesehen werden. Der dunkle Fleck, den es auf dem Wasser bildet, ist schwer auszumachen, da größere Wellen gleiche Schattenbildung verursachen.

Die hinteren Verschlußklappen der Rohre sind aufgedreht. Ein Torpedo nach dem anderen rutscht hinein. Die Mannschaft ist in Schweiß gebadet. Es geht um Leben oder Tod. Rücksicht kennen wir nicht. Würden wir jetzt entdeckt, wären wir rettungslos verloren: Mit nicht befestigten Torpedos sind wir tauchunklar.

35 Minuten hat es gedauert. Die Vorbereitungen für den nächsten Angriff sind getroffen. Torpedooffizier an Kommandant: „Rohr eins bis vier klar zum Überwasserschuß!“

Heftige Detonationen. Dampfer bersten. Andere blasen Dampf ab und stoppen. Scheinwerfer suchen das Wasser ab. Dichte Rauchschwaden ziehen gen Himmel. Stellenweise brennt Öl auf dem Meer. SOS-Rufe auf der 600-Meter-Funkwellenlänge reißen nicht ab. Es sind weitere Unterseeboote hinzugekommen. Immer wieder Explosionen. „Hoffentlich kriegen wir nicht auch noch einen verpaßt“, meint der Zweite Wachoffizier. „Das hätte uns gerade noch gefehlt, von den eigenen Leuten in den Orkus befördert zu werden.“ Die Gefahr ist groß, wir stehen innerhalb der Sicherung vor den Schiffen.

Der Konvoi löst sich auf. Die Fahrzeuge trennen sich. Schlecht für uns. Nur eins können wir jetzt jeweils aufs Ziel nehmen. Das Schießen auf mehrere gleichzeitig ist vorbei. Außerdem ist der Angriff erschwert, denn diese Schiffe sind gewarnt; einige laufen dauernd „Zacks“, andere Kreise.

Ein 8000-Tonner ist im Fadenkreuz. „Zweierfächer fertig! – Los!“ Der Abstand beträgt 400 Meter.

„Hart steuerbord!“ Das nächste Ziel. „Los!“ Fast gleichzeitig mit dem neuen Schießbefehl fliegt der zuerst beschossene Dampfer in die Luft. Er sackt über das Heck ab. Welches Drama!

„Schatten voraus!“ Wir versuchen auszurücken. Der Schatten ist aber schneller als wir. Wird langsam größer. „Kriegsschiff! – Alarm!“ Wir sind entdeckt! Beim Einsteigen vernehmen wir noch weitere Detonationen. Wir sind wie Roboter. Automatisch geht alles Weitere vor sich.

Durch unsere Führung waren wir vor kleinen Schnellbooten gewarnt, die auf den Geleitschiffen selbst mitgeführt und bei U-Boot-Gefahr des Nachts ausgesetzt werden. Ihr Vorzug liegt in geringer Größe, erheblicher Geschwindigkeit und starker Armierung mit Schnellfeuerwaffen.

Diese kleinen Fahrzeuge bemerkt man erst auf kürzeste Entfernung, wenn sie nicht sogar gänzlich übersehen werden. –

„Auf 100 Meter gehen!“ Mit 40 Grad Lastigkeit und äußerster Kraft brausen wir in die Tiefe. Unser Ingenieur ist ein Meister der Tiefensteuerung. Genau auf der befohlenen Tiefe fängt er das Boot ab, pendelt durch, läßt auf Befehl die Entlüftungen schließen und meldet alles klar.

Kommandant: „Gut gemacht! Haben verdammt Glück gehabt. Immer knobeln die Herren sich etwas Neues aus. Hat übrigens gut aufgepaßt, die Brückenwache, meine Anerkennung.“

Die ersten Wasserbomben fallen. Sie liegen allerdings weit ab. Wir stehen noch zu dicht am Geleitzug, und die Zerstörer können auf Grund der vielen Nebengeräusche nicht genau orten.

Es sollte aber bald anders werden.

Kommandant: „Auf Schleichfahrt gehen!“

Leise summen die Elektromotoren, kaum vernehmbar. Befehle werden im Flüsterton gegeben. Hilfsmaschinen sind ausgeschaltet. Die Männer haben sich Filzschuhe angezogen. Nach Möglichkeit nimmt jeder, der nicht unmittelbar eine Funktion zu erfüllen hat, Ruhelage ein. Man verbraucht auf diese Art weniger Luft. Keiner weiß, wie lange sie noch reichen muß.

Der Geleitzug entfernt sich. Nur noch schwach hört man seine Schrauben. Aber dafür haben sich uns drei Zerstörer genähert. Die Geräusche ihrer Suchapparate sind den meisten bekannt: Es zirpt, als wenn man mit dem Fingernagel über einen Kamm fährt. Ein anderes Gerät hört sich an, als ob Erbsen in einer Blechbüchse geschüttelt werden, und das dritte klingt wie das Quietschen einer Straßenbahn in einer ungeölten Kurve. Verschiedentlich hat man den Eindruck, als falle eine Bleikugel auf den Druckkörper.

Die Zerstörer haben uns eingekreist. Die Wasserbombendetonationen, gewöhnlich drei gleichzeitig, kommen näher und näher. Meine Gefechtsstation ist im Heckraum am Sprachrohr. Das Sprachrohr ist zwischen Torpedorohr und Außenbordwand angebracht. Man kann nicht richtig heran. Meine Stellung ist halb gebückt, mit einer Hand muß ich mich stützen. Mir tun alle Gliedmaßen weh.

Es dröhnt gewaltig. Das Boot sackt 20 Meter tiefer. Das Licht geht aus. Automatisch schaltet sich die Notbeleuchtung ein. Die Gesichter sind ernst geworden. Es ist kein Spaß mehr, jeder weiß es. Der Gegner hat uns in seinen Apparaten. Immer lauter werden die Geräusche; dichter und dichter fallen die Bomben. Auch wenn zu sprechen erlaubt wäre, würde es keiner tun. Die Elektrosuchgruppe geht durch das Boot, um den Schaden zu beheben. Inzwischen ist das Licht auf den zweiten der beiden vorhandenen Stromkreise geschaltet worden.

Mehrere Stunden geht es so. Bomben, – Licht aus – umschalten – Suchgruppe. Die Funker halten die Zerstörer in ihren Geräten und melden ständig dem Kommandanten die Position. Als sie näher kommen, setzt er sich selbst in den Geräteraum und gibt von dort aus seine Befehle. Jedesmal, wenn ein Zerstörer über uns ist und die Wasserbomben geworfen werden, schlagen wir einen Haken und gehen mit der Fahrt hoch. Man muß es im Gefühl haben, welche Richtung zu nehmen ist. Es ist auch Glücksache. Alle scheinen gefaßt; aber ganz wohl ist keinem zumute, mir auch nicht. So schlimm war es noch nie!

Achtundsechzig Bomben haben wir gezählt. Wie lange soll es so weitergehen? Immer das gleiche. Achtung! Wurf! In wenigen Sekunden

wird es knallen. Es ist zermürbend. Man kann nichts sehen. Man kann nicht schießen.

Es knallt gewaltig. Die Füße verlieren ihren Halt. Das Boot scheint von einem riesigen Hammerschlag getroffen. Wasserstandsgläser und Lampen zerspringen. Überall liegen Glassplitter. Die Maschinen sind stehengeblieben. Wo bleibt die Klarmeldung? – Gott sei Dank! – Kein Wassereinbruch, nur die automatischen Hauptsicherungen sind herausgesprungen.

Der Schaden ist behoben. Endlich wieder helleres Licht. Wir atmen mit Gummischläuchen durch Kalifilter. Jede Patrone wiegt ungefähr ein Kilo. Auf die Dauer ein erhebliches Gewicht, wenn man stehen muß. Sie soll das Kohlenoxyd, das sich in der Luft ansammelt, binden. Es ist für den Körper gefährlich. Vier Prozent sind die Höchstgrenze. Bei weiterem Ansteigen wirkt es tödlich: Man wird müde, schläft ein und wacht nicht wieder auf.

Ich vermeine, an meinem Sprachrohr in der gebückten Haltung durchzubrechen. Der Gummischlauch hat einen schlechten Geschmack. Die Luft wird heiß und trocken. Die Kalipatronen sind kaum noch mit den Händen zu berühren; die chemische Verbindung entwickelt Hitze. Trinkwasser kann man sich nicht holen. Jeder hat auf seinem Platz zu bleiben. Das ist der wahre Krieg, nicht der Krieg der Filmstreifen mit schmetternder Musik und wehenden Fahnen; nein, der Krieg der Wirklichkeit, der Entbehrungen und Qualen, aber auch der Selbstbeherrschung und Pflichterfüllung.

Die hundertste Bombe ist gefallen. Auf den Gesichtern stehen Schweißperlen. Wir stoßen einen „Bold“ aus. Der Bold ist die letzte Rettung. Schon viele U-Boote sind ihm zu Dank verpflichtet. Bold hilft auch uns! Seine chemischen Substanzen entwickeln eine Schicht, die sich wie eine Art Vorhang im Wasser hält und in Zerstörersuchgeräten ein unterseebootähnliches Echo verursacht. Wir zeigen also mit Absicht der Jagdgruppe unsere breite Seite, um uns erfassen zu lassen, drehen ab, zeigen das Heck und laufen davon. Der Bold bleibt jedoch stehen und bewirkt die Irritierung der Suchgruppe.

Anscheinend fällt der Gegner auf den Trick herein; die Detonationen werden schwächer und schwächer. Wir atmen auf. 168 Bomben innerhalb von acht Stunden haben wir gezählt. Die Zerstörer fahren davon. Sie müssen zu ihrem Geleitzug zurück. Er will in der nächsten Nacht auch geschützt sein.

Wir warten noch eine Stunde, dann geht es wieder an die Oberfläche. Höchstfahrt! Gleichzeitig werden die Akkumulatoren aufgeladen. Es ist das wichtigste. Sind sie leer, können wir nicht mehr tauchen und sind kein U-Boot mehr. Eine leichte Beute für den Feind.

Torpedos sind nachgeladen. Wir sind wieder gefechtsbereit, nur furchtbar müde.

Heute nacht erreichen wir den Geleitzug nicht mehr. Wir geben der Führung unsere Erfolgsmeldung ab: Vier Schiffe, 25 000 Tonnen. – Antwort des Admirals: „Nicht 25 000 Tonnen, sondern 35 000, Dampfer heißen soundso.“ Der B-Dienst (Beobachtungsdienst) arbeitet hervorragend. In diesem Fall hat er die feindlichen Funksprüche entschlüsselt.

Hunderttausend Tonnen sind schon versenkt worden.

Wir können dem Geleitzug nicht mehr nachfahren. Der Brennstoff geht zur Neige. Heimfahrt! Später erfahren wir durch Funkmeldungen die fast völlige Vernichtung des Geleitzuges.

Mast in Sicht! Neue Schiffseinheit. Ihre Richtung erlaubt trotz des wenigen zur Verfügung stehenden Treiböls einen Angriffsversuch. Es wird dunkel. Wir gehen heran. Ein Zerstörer kommt genau auf uns zu. Wir sehen ein rotes Licht und drehen ab. Unmöglich kann der Zerstörer uns gesehen haben. Auch würde er dann schießen. – „Alarm!" – Keine Bombe. War es Zufall? – „Auftauchen!" – Ran, abermals kommt der Zerstörer genau auf uns zu. Wieder das verdammte rote Licht. Es folgt uns. – „Alarm!" Er wiederholt sich dreimal. Wir werden abgedrängt.

Alarm wird zweier Sunderlandflugzeuge wegen gegeben. Sie sind spät und auf geringe Entfernung gesehen worden. Bisher haben wir noch keine Fliegergefechte geführt, obwohl ein vollautomatisches Zweizentimetergeschütz auf dem hinteren Teil des Turmes steht. Ein Magazin ist ständig angeschlagen, und andere liegen bereit.

Der Kommandant will das Luk schließen. Es klemmt. Bei der letzten Verfolgung ist eine Feder gesprungen. Eine Sunderland fliegt an. Kurz entschlossen springt der Kommandant auf den Turm, rast an die Kanone und schießt. Der Abstand mag 1000 Meter sein. Das Flugzeug dreht ab. Der größte Fehler, den es machen kann, denn nun zeigt es auf die kurze Distanz die ganze Breitseite, ohne selbst seine Waffen gebrauchen zu können. Es stürzt ins Wasser. Das nächste greift an. Der Kommandant schießt; ein Motor brennt, es dreht ab. –

Inzwischen arbeitet der Ingenieur fieberhaft am Turmluk. Wir können tauchen. Alle gratulieren unserem Lebensretter. Ohne seine Geistesgegenwart und sein schlagfertiges Handeln wären wir dem sicheren Tod geweiht gewesen. Es war der erste Abschußerfolg eines Unterseebootes. – Über den Kommandanten erfolgte später eine Rundfunkreportage, ihm wurde das Deutsche Kreuz in Gold verliehen.

Diesmal ging es nach Brest. Der dortige Stützpunkt war größer als der in Lorient. Wir wurden in der ehemaligen Marineschule untergebracht, die majestätisch weithin sichtbar auf einem Berg lag. In die Felsen wurden die ersten U-Boot-Bunker gebaut: Gewaltige unterirdische, gepanzerte Dock- und Werftanlagen. Die Fliegerangriffe mehrten sich, und man wollte auf keinen Fall den Einsatz der Boote durch verlängerte Reparaturzeiten verzögern.

Nach jeder Feindfahrt mußten die Kommandanten zur persönlichen Berichterstattung zum Befehlshaber der Unterseeboote. Die Führung pflegte auf diese Weise unmittelbaren Kontakt mit den Frontbooten. Jeder Kommandant konnte seine Ansicht vortragen und Verbesserungen vorschlagen.

Unser Kommandant war diesmal nicht zufrieden zurückgekommen. Er hatte die Angelegenheit des Rotlichts vorgebracht und glaubte, damit kein richtiges Gehör gefunden zu haben. Admiral Dönitz schien ihr keine Bedeutung beimessen zu wollen; jedenfalls tat er nach außen hin so und bagatellisierte den Bericht unseres Kommandanten über das mehrfache Abgedrängtwerden.

Wir Fähnriche kommen in die Heimat zur weiteren Ausbildung. Und außerdem erhalten wir acht Tage Urlaub, um die Zeit bis zum Anfang des nächsten Lehrgangs auszufüllen. Ich fuhr nach Berlin zu meiner Mutter.

Über die U-Boot-Waffe, ihr Leben und ihre Taktik, herrschten natürlich recht laienhafte Vorstellungen. Unsere Hauptstärke kam bei Nachtangriffen in aufgetauchten Zustand zur Geltung. Wir waren fast unsichtbar, weitaus schneller und wendiger als unter Wasser. Sollte der

Gegner Apparate entwickeln, die uns sichtbar machten, so verringerten sich unsere Möglichkeiten erheblich. Das Rotlicht sollte sich als Anfang einer für uns verhängnisvollen Entwicklung erweisen: Die Möglichkeit, mit infraroten Strahlen Objekte auch bei Dunkelheit sichtbar zu machen, wurde ausgenutzt. Unsere Verluste stiegen im Vergleich zum Vorjahr erheblich.

Wir saßen wieder auf der Schulbank. Der Lehrgang dauerte ein halbes Jahr. Ein großer Prozentsatz der Teilnehmer waren Crewkameraden von mir. Viele andere waren schon gefallen. Wir studierten die neuesten Torpedos und ihre Taktik. Praktische Schießübungen festigten das Neuerlernte. Wir machten das Funkoffizierspatent und übten die verschiedenen Schlüsselverfahren und Kurzsignale. Den Abschluß bildete die U-Boot-Schule. Eine Woche Seefahrt in der Ostsee, eine Woche theoretischer Unterricht wechselten sich ab; Anlegemanöver, Tauchen, Tiefensteuerung, Angriff und Bootskunde. Wegen unserer geringen Frontpraxis gab es noch viel zu lernen.

Die Prüfungen waren bestanden, die Lehrgänge beendet und die Beförderung zum Oberfähnrich erfolgt. Meine Kommandierung lautete auf ein Boot des mir vertrauten Typs VII c. In Danzig meldete ich mich beim Kommandanten.

Mein Boot war ein Neubau und begann die Ostseeausbildung. Nach vier Wochen eröffnete mir der Kommandant unter Glückwünschen: „Sie sind von einem Freund von mir als Erster Wachoffizier angefordert, und das Gesuch ist von der U-Boot-Führung genehmigt worden. Morgen reisen Sie nach Danzig zurück und übernehmen den Neubau. Mast- und Spierenbruch!“ Fast gleichzeitig mit der neuen Kommandierung wurde ich zum Leutnant befördert.

Es schien mir unfaßbar, da ich meines Wissens während der Ausbildungszeit niemals durch besonderen Eifer hervorgetreten war.

Die Besatzung machte einen hervorragenden Eindruck. Zur Hälfte bestand sie aus Männern, die schon Frontfahrten hinter sich hatten.

Indienststellung, Fahrtprüfungen der Werft, Torpedoschießflottille mit unzähligen Tag- und Nachtangriffen – oft luden wir am Tag dreimal neue Torpedos –, und Tauchflottille, „Agru-Front“ genannt, waren überstanden. Stolz führten wir am Turm das Zeichen der bestandenen Prüfungen. Seiner Ähnlichkeit mit dem Reichssportabzeichen wegen nannten wir es „U-Boot-Sportabzeichen“. Vor dem An-die-Front-Gehen mußte noch die letzte Etappe, die „Taktische Übung“ durchlaufen werden.

Ein durch viele Flugzeuge und Zerstörer gesicherter Geleitzug durchkreuzte die Ostsee. Ein mächtiger Kostenaufwand der U-Boot-Führung für Übungszwecke. Aber wahrscheinlich kam es doch billiger, als der Verlust unerfahrener Boote an der Front. Das Motto von Admiral Dönitz: „Nur die Praxis lehrt. Übertriebene Theorie ist Zeitverlust!“

Stockfinstere Nacht. Die Kimm ist nicht zu erkennen. Wolken und Wasseroberfläche vermischen sich zu einem undurchsichtigen Schwarzgrau. Die Farbe unseres Bootes ist dunkelgrau. Bestimmt nicht zu erkennen. Unsere Stärke. „L o s !“ Die Schüsse liegen hervorragend.

Dringender Funkspruch: „Sofort stoppen! Übung abbrechen. Ultrakurzwellen-Sprechgerät schalten! ‚U-X‘ gerammt und gesunken! Versuchen, Horchverbindung herzustellen! Nach Überlebenden Ausschau halten! Rettungsboote aussetzen und suchen! Flottillenchef.“

An Fallschirmen hängende Leuchtkugeln erhellten die Nacht. Schein-

werfer von mehr als zehn U-Booten, Zerstörern und Geleitschiffen überschneiden sich. Das Leben von fünfzig Männern steht auf dem Spiel.

Alle Kriegsschiffe sind in direktem Sprechverkehr wie durch ein Telefon verbunden. Der Kommandant, ein Offizier und drei Seeleute werden aufgefischt. Sie berichten, daß ihr über Wasser fahrendes Boot durch ein getauchtes Boot gerammt wurde und sofort unterging. Die fünf Geretteten hatten sich auf der Brücke aufgehalten und konnten ins Wasser springen.

Unser Funker meldet dem Kommandanten, daß er Verbindung mit dem gesunkenen U-Boot habe. Klopfzeichen sind vernehmbar. Wir melden es dem Führerschiff. Das gesunkene Boot wird angepeilt, und alle anwesenden Fahrzeuge bilden einen Kreis. Es liegt auf 105 Meter Wassertiefe. Die Klopfzeichen besagen, daß sich alle Leute in die zwei hintersten druckfesten Abteilungen haben retten können und der vordere Teil abgeschottet ist.

Verdammt tief, 105 Meter. Wir wissen, daß es nur bei erheblich geringerer Tiefe eingeschlossenen Besatzungen gelungen ist, heil herauszukommen. Ich kannte einen Fall, wo bei dem Versuch, von 60 Metern auszusteigen, sich nur drei der Eingeschlossenen retten konnten. Der menschliche Organismus kann den Wasserdruck und dessen schnelle Abnahme beim Aufsteigen nicht aushalten. Ein Kran von Kiel würde mindestens einen Tag für die Fahrt brauchen. Einsatz von Tiefseetauchern und Unterfangen des Bootes beansprucht weitere kostbare Zeit. Zu lange. Die Luft der beiden hinteren Räume reicht annähernd nur 14 Stunden für so viele Menschen.

Der Flottillenchef entschließt sich, den Aussteigebefehl zu geben. Die Maschinen im gesunkenen Boot können nicht mehr arbeiten. Die Luftreinigungsanlage ist außer Betrieb. Warum die Kameraden unnütz quälen? Entweder sie kommen heraus – oder nicht. Jeder hat einen Tauchapparat. Auf dem Mutterschiff gibt es außerdem eine Druckkammer. Sie ermöglicht für die zu schnell an die Oberfläche gekommenen Männer den erforderlichen langsamen Druckausgleich.

Schrill, mit dem höchsten Ton, der mit dem menschlichen Ohr noch wahrnehmbar ist, übermittelt die Unterwasserschallanlage: „Fluten, Aussteigen, Oberfläche durch Leuchtkugeln taghell erleuchtet, viel Glück. Flottillenchef."

„Fluten, steigen aus", vernimmt schwach der Horcher aus den Hammerschlägen. –

Im Horchgerät können wir deutlich die Geräusche einströmenden Wassers wahrnehmen. Die Kameraden stellen den Druckausgleich her. Ohne ihn kann das Aussteigeluk nicht geöffnet werden. Auf jedem Quadratzentimeter lastet bei je 10 Metern Tiefe ein Druck von einem Kilo. Bei 100 Metern also 10 Kilo. Das Luk hat ungefähr einen Durchmesser von 70 Zentimetern. Über 38 Tonnen sind es für die Gesamtfläche des Deckels.

Ständig jagen Leuchtgranaten in die Luft. Hunderte von Augenpaaren suchen mit Ferngläsern die Wasseroberfläche ab. Es geht um das Leben unserer Kameraden. Wie viele haben Freunde in dem gesunkenen Boot! Nichts. Keine Luftblase, kein Zeichen. Vier Stunden warten wir vergeblich. Es wird auch nicht mehr geklopft. Vielleicht sind die Männer ohnmächtig geworden und haben das Luk nicht mehr öffnen können. Oder

der zuerst Aussteigende ist mit seinen Sachen hängengeblieben und versperrte weiteren den Weg.

Sechs Stunden sind vergangen. Die Übung wird fortgesetzt. Tote sind nicht mehr zum Leben zu erwecken. Es ist Krieg. Einmal trifft es den Gegner, ein andermal uns selbst. Der Tod der Kameraden hat uns die düstere, traurige Schicksalhaftigkeit des Daseins nahegebracht, sie war aus dem Unterbewußtsein nicht mehr zu bannen.

*

Die ersten Fliegerbomben waren gefallen. Das Flugzeug stieß unverhofft aus den Wolken, und mit knapper Mühe kamen wir noch weg. Auf 30 Meter knallte es dann. Verdammt nahe. Aber wir hatten wieder einmal Glück! Unsere Ausguckposten waren wirklich hervorragend. Sie hatten keine Schuld.

Schon vier Wochen blies es unaufhörlich aus allen Himmelsrichtungen. Windstärke 9 bis 10. Sturm, Regen, Nebel. Das Thermometer zeigte nur wenige Grad über Null. Dazu auf der offenen Brücke. Kein Dach, nur kalte Stahlwände. Nicht einmal warmlaufen konnte man sich. An einem Strick war man festgebunden. Ein über zehn Zentimeter breiter, stahldurchflochtener Lederriemen schnürte die Rippen ein. Es waren Fälle bekannt, wo durch überkommende Brecher das Brückenpersonal über Bord gegangen war. Auf einem Boot wollte die nächste Wache ablösen und fand oben niemand vor. Von einer See außenbords gespült. Die Macht der überkommenden See ist gewaltig. Das Boot gleicht einem Pfeil, es hebt sich nur wenig, die Seen laufen darüber hinweg wie über einen flachen Molenkopf.

Vorn stehen der Wachoffizier und ein Mann. Durch Zuruf benachrichtigen sie die beiden hinteren Ausguckposten, wenn eine See überzukommen scheint. Man duckt sich, sucht einen Halt und dann geschieht es. Unvorstellbar. Nase, Ohren und Mund voll Wasser. Die Augen brennen. Alles grün. Wasser kommt tonnenweise über. Das Regenzeug, Gummihose und Jacke schützen nur wenig. An vielen Stellen sind sie zugebunden, und trotzdem läuft überall das kalte Naß hinein. Die Hände sind steif, aber doch müssen sie das Fernglas halten. Gut die Hälfte der Zeit wird hindurchgeguckt.

Abgelöst steigt man durchgefroren in das kalte, feuchte Boot. An den Wänden läuft in großen Tropfen Kondenswasser herunter. Wie gern möchte man die Heizung anstellen. Es ist verboten. Strom muß gespart werden. Aufgespeicherte Elektrizität ist praktisch Treiböl. Verbraucht man sie, so verringert sich der Aktionsradius. Je größer er ist, desto größer sind auch die Erfolgsaussichten. Also es hinnehmen, wenn auch die Zähne klappern. Es geht um Leben oder Tod, da dürfen ruhig die Glieder vor Kälte schlottern. In den nächsten Kampfhandlungen werden sie schon wieder warm werden. Nur die Alarmklingel braucht zu ertönen. Sie ist die beste und schnellste Heizung.

Ein Kognak würde gut tun. Auch verboten. Er schwächt die Reaktionsfähigkeit des Geistes. Jede Sekunde ist kostbar. Jede Sekunde können wir neun Meter durch das Wasser laufen. Entscheidend für uns, ob die Bombe auf das Heck oder neun Meter dahinter fällt. Blitzartig muß das Maschinenpersonal reagieren. Desgleichen die Brückenwache und vor allen Dingen der Wachoffizier. Schnelles und richtiges Handeln zeichnet gute U-Boot-Fahrer aus. Zu Überlegungen ist selten Zeit.

Die Finger sind steif vor Kälte. Ein Kamerad hilft, das nasse Zeug vom Körper zu ziehen. Die Unterwäche wird gewechselt. Es handelt sich jedoch nicht um frisches Zeug. Wir haben nicht soviel davon. Unmöglich können größere Mengen in dem kleinen Spind untergebracht werden. Zwei Möglichkeiten: Entweder am Körper trocknen lassen – oder die noch feuchte Wäsche von der Vorwache anziehen. Die Sachen werden in acht Stunden nicht trocken. Wie sollten sie auch bei der feuchten Luft! Und dann dürfen sie nicht achtlos im Boot aufgehängt werden. Die Stükke könnten in Tauchgestänge geraten und sie verklemmen. Bei den Gummischuhen ist es eine Selbstverständlichkeit, daß sie vom Salzwasser innen naß und klebrig sind. Trockenes Lederzeug gibt es nur bei Sonnenschein, und dann braucht man es nicht.

Die Hände betasten die zur Verfügung stehenden klammen Bekleidungsstücke. Schnell muß man wieder angezogen sein. Wenn etwas los ist, hat man keine Zeit, zu suchen. Jeden Augenblick müssen wir auf Alarm gefaßt sein.

Etwas Brot, aber erst den Schimmel abschneiden, und nicht vergessen, die Reste aufzuheben, denn es soll noch eine Brotsuppe daraus gekocht werden. Nötig wäre es nicht. Immer können jedoch unvorhergesehene Fälle eintreten, durch die sich das Einlaufen verzögert. Ein Boot, dessen Maschinen durch Wasserbomben von den Sockeln geflogen waren, kehrte erst nach vier Monaten Überfälligkeit – segelnderweise – in seinen Stützpunkt zurück. Bis zu den Schuhsohlen hatte die Besatzung das Leder durchgekaut. Dann schon lieber vorbeugend Suppe aus verschimmelten Brotresten essen.

Etwas ranzige Butter, Wurst, einen Schluck heißen Tee, und dann in die Koje. Angezogen, nur ohne Schuhe und Jacke. Ein wenig wärmen die feuchten, nach Treiböl riechenden Decken doch. Nur nicht mit dem Rücken die Außenwand berühren. Sie scheint schmelzendes Eis. Ein Pelzmantel liegt als Isolierung dazwischen. Er stinkt und ist grün, aber angenehmer als quellendes Holz. Rheumatismus habe ich noch nicht. Es fehlen noch drei Fahrten. Dann ist es erfahrungsgemäß soweit. Warum sich darüber den Kopf zerbrechen? Es geht um wichtigere Dinge. Der Krieg ist in eine kritische Phase getreten. Bei Stalingrad ist die Lage ernst. In Nordafrika haben Alamein und die Landungen in Marokko und Algerien eine böse Wendung herbeigeführt.

„Nächste Wache klarmachen! Regenzeug anziehen! Sturm aus Nordwest unverändert, Regenschauer. Warm anziehen!" wird heruntergegeben. Noch zwanzig Minuten, und dann wieder die berühmten vier Stunden.

Zu lange ist das Wetter schlecht. Sturm, Regen! An manchen besonders schlimmen Tagen gehen wir die Wache nur zu zweit in Taucheranzügen. Das Luk haben wir unter uns geschlossen. Zu viel Wasser käme ins Boot. Nur ein Sprachrohr verbindet uns mit der Innenwelt. Aber weit gefehlt, zu meinen, daß ein Taucheranzug wasserdicht sei. Ja, wahrhaftig, er ist es; nur am Hals, wo er zugebunden ist, läuft es herein. Und andererseits ist er wiederum so dicht, daß das Wasser nicht mehr hinauslaufen kann. Es steigt mehr und mehr an den Beinen hoch. Bei mir steht es schon bis zum Bauchnabel. Bei meinem Nebenmann noch höher. Wir bohren oberhalb der Schuhsohlen ein Loch hinein. Eine kleine Erlösung. Wir sind verbittert. Wir fluchen auf den Krieg, auf die Menschheit, auf die Erfinder der U-Boote, auf uns selbst, überhaupt auf alles.

Der Sturm bläst unaufhörlich in alter Stärke. Heiligabend 1942. Am gleichen Tage 1940 mag nur ein Boot im Atlantik gewesen sein, 1941 zwanzig und diesmal sind es erheblich mehr. Aber welche mächtigen Erfolge erzielten damals die wenigen Boote, und was versenkt jetzt die Vielzahl? Die Zahlen sind erschreckend klein! Woran liegt es?

Die Antwort heißt „Radar“. Als Schutz dagegen führen wir neuerdings auf dem Turm eine besondere, in einem viereckigen Rahmen untergebrachte Antenne, die, auf einem Holzstab montiert, über die Brückenverkleidung ragt. Durch ein dickes Gummikabel ist die Verbindung zum Empfänger im Horchraum hergestellt. Alles zusammen nennen wir es Fu-M-B. Mit dem Gerät kann festgestellt werden, ob uns der Gegner auf dem Funkmeßweg zu erfassen sucht. Diese neue technische Möglichkeit ist zur größten Gefahr für uns geworden. Radar ist eine Abkürzung der englischen Bezeichnung: Radio detection and ranging – Funk-Ermittlung und Entfernungsfeststellung. In wenigen Worten handelt es sich um folgendes: Ein Sender strahlt besonders kurze Wellen aus. Wenn sie auf einen festen Körper treffen, werden sie wie der Lichtschein in einem Spiegel oder der Schall an einer Wand reflektiert. Die zurückkommenden Wellen fängt ein besonderer Empfänger wieder auf, und aus der Zeitdifferenz wird die Entfernung bestimmt. Die Richtung kann aus der Schwenkungsgradzahl der Sendeantenne entnommen werden.

Es ist eine den U-Boot-Krieg revolutionierende Tatsache, daß der Gegner dieses an sich schon auf deutscher Seite bekannte und angewandte Prinzip intensiv weiter entwickelte und seine U-Boot-Abwehrstreitkräfte mit besonders praktischen Radargeräten ausrüstete.

U-Jagdfahrzeuge und Flugzeuge sind nicht mehr auf die Augen ihrer Ausgucks angewiesen, sondern haben nunmehr die Möglichkeit, uns bei jeder Wetterlage, ganz gleich, ob Nebel, Regen oder Nacht, festzustellen, sofern wir aufgetaucht sind. Unsere Angriffsmöglichkeiten sinken, die Verluste steigen.

Vielleicht hat unsere U-Boot-Führung die Möglichkeiten des Radar unterschätzt. Zum Glück war es aber in letzter Minute, nach den ersten schweren Rückschlägen, gelungen, ein Warngerät wie das Fu-M-B zu entwickeln, das uns wenigstens die Anwesenheit des suchenden Feindes rechtzeitig ankündigte. Noch war unser Notbehelf recht primitiv, und der ungefähr 40 bis 50 Zentimeter messende Antennenrahmen mußte bei jedem Alarm ins Boot gereicht werden, damit er nicht verlorenging und vor allen Dingen nicht das Verbindungskabel das Schließen des Turmluks unmöglich machte.

Heute ist Heiligabend. Der Dienst geht wie immer weiter. Es wird kein Unterschied gemacht. Vielleicht werden wir in der Nacht einige Stunden getaucht fahren und Schallplatten spielen. Es wird etwas Besonderes zu essen geben. Als Nachtisch Erdbeeren mit Schlagsahne. Sie sind bei uns recht beliebt, und fast regelmäßig werden sie an Feiertagen ausgegeben. Das Maschinenpersonal hat heimlich einen Weihnachtsbaum zusammengebastelt. Äste und Nadeln aus bemaltem Papier und Holz. Watte täuscht Schnee vor, kleine Taschenlampenglühbirnen in weißen Hülsen sehen wie richtige Kerzen aus. Ich habe morgens und abends von 8 bis 12 Uhr Wache. In der Frühe ist es die Wache der Dämmerung und somit die gefährlichste. Beim Lichtwechsel erkennt man nur schwerlich etwas, Flugzeuge fast nie. Wird es hell, so können plötzlich vorher nicht auszumachende Schiffe in unmittelbarer Nähe stehen. Sind es Handelsdamp-

fer, sehen sie uns ebenfalls und versuchen auszurücken. Sind es Kriegsfahrzeuge, ist es für uns mehr als gefährlich.

Es ist dunkel. Unaufhörlich jagen Brecher über den Turm. Bis auf die Haut sind wir naß. Zwei Stunden fehlen noch bis zur Ablösung. Verdammt lange Zeit. Die Ferngläser haben wir in den Turm gegeben. Es hat keinen Zweck, sie oben zu behalten. Sie sind ständig beschlagen und somit unbrauchbar. Sie liegen im Turm bereit, und wenn sich etwas Verdächtiges zeigen sollte, sind sie sofort geputzt zur Stelle.

Es tut sich etwas voraus. Scheinbar ein Schatten. Aber Schatten gibt es viele. Jede große Welle bildet einen. Mein Bootsmannsmaat guckt in die gleiche Richtung. „Mein Glas!" Ich drehe mich um, um es in Empfang zu nehmen. „Schatten voraus!" ruft mein Nebenmann, „wird schnell größer." Jetzt erkennt man ihn deutlich im Glas. Es ist die typische Form amerikanischer Zerstörer.

„Alarm!" Unsere Stahlgurte werden losgehakt. Hinein ins Boot. Man tut es automatisch. Es ist immer dasselbe. Alarm, abwarten, ob eine Bombe fällt – hoffentlich haben wir auch diesmal Glück. Warum nicht? Es ist so viele Male gutgegangen. Vor mir werfe ich das Fu-M-B-Holzkreuz hinein. Mag es zerbrechen. Zu dicht ist schon das Kriegsschiff heran! Es muß uns gesehen haben! Gott sei Dank herrscht mächtiger Seegang, und genau schießen könnte es dabei bestimmt nicht.

Fluten! Noch stehe ich oben. Wir haben es uns so angewöhnt. Eigentlich soll man erst den Flutbefehl geben, wenn das Luk geschlossen ist. Zeitverlust. Jede Sekunde ist kostbar. Wasser rauscht in die Tanks, das Boot kippt an. 1000 Meter war der Zerstörer noch ab, als ich ihn vor dem Einsteigen sah. Ich hänge am Luk. Es geht nicht zu. Schon strömt Wasser herein. Salz beißt in den Augen. Ich suche die Ursache. „Tauchzellen schließen! Anblasen! Luk klemmt!" Ein Wirbel von Gedanken jagt in mir. Soll ausgerechnet heute die Stunde geschlagen haben? Warum knallt es nicht? Gleich müssen wir gerammt werden. Es ist kein Zufall, daß der Zerstörer genau auf uns zukommt. Bestimmt hat er uns mit dem Radar erfaßt.

Jetzt kommt das Luk wieder frei. Preßluft rauscht in die Tauchzellen. Ich stehe auf der Brücke, der Kommandant neben mir. Kein Wort wird gesprochen. Entscheidende Sekunden; fieberhaft suchen wir die Ursache des Klemmens. Der Zerstörer ist genau querab. Auf der Brücke raucht jemand. – Lächerlich geringe Entfernung. – Das Fu-M-B-Kabel hatte sich verklemmt und hing noch oben, obwohl das Gerät selbst im Boot war.

Anscheinend feiert man auf dem Kriegsschiff Weihnachten. Ein grimmiges Weihnachtsfest. Wir tauchten nicht mehr. Warum auch, wenn der Feind schläft? Unser Schicksal wäre in seiner Hand gewesen, nun bestimmen wir das seine. Wir drehen ab und setzen zum Überwasserangriff an. „Rohr eins fertig! – Los!" Wir schießen gegen die See. Es ist sehr ungünstig, da die Dünung haushoch ist und leicht der Fall eintreten kann, daß sich der Zerstörer auf einem Wellenberg befindet und der Torpedo die Tiefe des davor befindlichen Tales ansteuert. Die Differenz ist groß. Die Magnetzündung würde nicht anspringen.

Eine unheimliche Nacht. Dunkle, schwarze Regenböen peitschen gegen die Bordwand. Schwere Seen brechen über uns zusammen. Oft sehen wir unseren Gegner nicht, wenn sich ein Wellenberg zwischen uns befindet. Der Sturm heult in den Aufbauten, in den Kanonen, in den Antennen. Wir warten ungeduldig. Die Zeit bis zum Durchgang des Tor-

pedos ist längst überschritten. Wir haben vorbeigeschossen. – Neuer Angriff. „Rohr zwo fertig! – Los!“ Wieder warten wir gespannt. Die Schußentfernung beträgt nur vierhundert Meter. Dichter können wir wirklich nicht mehr heran. Bei dreihundert liegt die Sicherheitsgrenze. Wir würden sonst selbst durch die Detonationsdruckwellen in Gefahr kommen. Bei mit Sprengstoff beladenen Schiffen wäre man verloren. Manchem Unterseeboot mag es so ergangen sein.

Rot, blau, gelb und grün blitzt es auf. Eine riesige Wassersäule bricht in sich zusammen. Ein Schatten verschwindet. Kein Rettungsboot, kein Floß, kein Zeichen. Spurlos verschwunden. Es ist vergeblich, nach Überlebenden zu suchen.

Es geht weiter. Geraume Zeit halten wir uns in dem angewiesenen Seeraum auf, ohne daß sich etwas ereignet. Der Brennstoff geht allmählich zur Neige. Als wir uns schon auf das Einlaufen freuen und uns in Gedanken das Stützpunktleben ausmalen, kommt es doch anders. Ein Funker meldet, daß ein Offiziersfunkspruch eingetroffen sei. Er gibt ihn an den Funkoffizier, in diesem Fall ist es der Zweite Wachoffizier, da er ihn selbst nicht entschlüsseln kann. – Es gibt drei Arten von Funksprüchen: den normalen, den Offiziers- und dann den Kommandantenfunkspruch. Im allgemeinen gehen die normalen ein, werden durch die Codemaschine gedrückt und in Klarschrift in ein Funkbuch eingetragen. Es wird alle zwei Stunden dem Kommandanten zur Unterschrift vorgelegt. Trifft ein Spruch der zweiten Kategorie ein, so ist das erste Wort „Offiziersfunkspruch“, und der weitere Text, obwohl er durch die Maschine geht, bleibt unentzifferbar. Er muß mit einer besonderen Einstellung, die nur der Kommandant und der Funkoffizier kennen, nochmals entschlüsselt werden. Ergibt nun wiederum das erste Wort „Kommandant“, so wird er diesem überreicht. Der Kommandant muß mit einer besonderen Einstellung, die wiederum nur er kennt, nochmals die gleiche Arbeit verrichten. Die Stufung hängt von der Wichtigkeit ab. In unserem Fall teilt der eingegangene Offiziersfunkspruch die Position eines wertvollen Geleitzuges mit. Man hielt an dem Standpunkt fest: je kleiner der Kreis der Unterrichteten ist, desto mehr ist die Geheimhaltung garantiert. Auch wenn der Gegner erst nachträglich erfährt, wo unsere Boote operieren, ist ihm diese Kenntnis wichtig. „Verplappern“ unvorsichtiger Männer im U-Boot-Stützpunkt oder in der Heimat, vielleicht sogar in Gefangenschaft, kann Schaden anrichten.

Diesmal enthält der Offiziersfunkspruch neben den Angaben über Kurs, Geschwindigkeit usw. den Vermerk „Wichtige Tanker“ und schließt mit dem Wort: „Angreifen!“

Der Sturm hat noch nicht nachgelassen. Die Hälfte unseres Gummizeugs ist zerrissen. Es kann bei den vielen Alarmen und ins-Luk-Springen nicht ausbleiben.

Die Offiziere sprechen mit dem Kommandanten die Lage durch. Nur noch wenig Brennstoff; reicht gerade zum Einlaufen; können nicht mehr Geleitzug suchen. Ein Kurzsignal meldet es der U-Boot-Führung. In zwanzig Minuten trifft die Antwort ein: „Angreifen, versenken, lasse kein Unterseeboot im Stich. Dönitz.“

„Verflixt und zugenäht! Wahrscheinlich wird er einen ‚Versorger‘ schicken, einen von den U-Boot-Tankern, und dann bleiben wir weitere acht Wochen draußen, ohne wieder einmal festen Boden unter die Füße zu bekommen. Und dazu noch dieses Sauwetter.“

Ich habe Wache. Der Kommandant kommt auf die Brücke, gibt den neuen Kurs und erklärt mir, um was es geht.

Um an den Geleitzug zu kommen, müssen wir genau gegen Wind und See anlaufen. Mehr als unerfreulich. Arme Brückenwache! „Gehen Sie langsam mit der Fahrt hoch und versuchen Sie, das möglichste aus dem Boot herauszuholen; na, Sie wissen schon", sagt der Kommandant. Er geht wieder hinunter.

Beide Maschinen laufen halbe Fahrt. Das Luk ist geschlossen, da das Boot oft tief unter Wasser ist. Ich bitte den Ingenieur, auf die Brücke zu kommen, und schlage vor, noch eine Fahrtstufe höher zu gehen. Allerdings muß er dann in der Zentrale am Tiefensteuerstand bleiben und bei einem Unterschneiden des Bootes anblasen und die Tiefenruder nach oben legen. Allenfalls die Maschinen stoppen.

Unterschneiden bedeutet folgendes: Das Boot wird durch die langen, haushohen Dünungen angehoben und befindet sich einmal auf einem Berg, ein andermal im Tal. Wenn es gerade von einem Wasserberg hinunterfährt, hat es eine ziemlich große Neigung. Steht nun die nächste Welle gerade dort, wo sich der Bug befindet, so kann das Boot nicht schnell genug seinen Neigungswinkel wechseln, um wieder hinaufzufahren, und behält die Richtung bei. Die See rollt über uns hinweg, und es geht in die Tiefe. Die schlanke Schiffsform begünstigt es. Bei der hohen Geschwindigkeit geht das schnell vonstatten. Im Handumdrehen kann man auf fünfzig Meter sein. Wasser strömt tonnenweise durch die beiden Dieselzuluftschächte ins Boot, und unter Umständen wird es zu schwer, um wieder an der Oberfläche zu erscheinen. Ein Boot ging auf diese Art und Weise verloren. Der Wachoffizier kann keine Befehle geben, da er selbst unter Wasser ist. Ein Verantwortlicher muß also im Boot selbst sein, um gegebenenfalls einzugreifen.

Beide Maschinen zweimal halbe Fahrt voraus! Wir müssen an den Geleitzug! Noch ist er weit entfernt. Die Kompressoren werden eingelegt. Das Geheul des Sturmes übertönt sie. „Achtung Brecher!" Die Brückenwache duckt sich. Das Boot zittert, die See schlägt gegen den Turm, rollt darüber hinweg. Alles grün. Wir haben die Luft angehalten, wir sind es gewöhnt. Die Köpfe kommen frei. Wir pumpen die Lungen voll. Ein hinterer Ausguckposten meldet mir, daß sich sein Nebenmann den Arm ausgekugelt habe. Er ist gegen den Sehrohrbock geschleudert worden. Er hat sich nicht fest genug angeschnallt. Eine Ablösung kommt herauf. Es geht weiter.

Das Luk geht auf, und der Ingenieur steckt den Kopf heraus. „Wollte nur mal sehen, ob ihr noch alle da seid. Waren auf 32 Meter. Werde beantragen, daß man euch das Tiefseetaucherzeugnis ausstellt. Sechs Tonnen Wasser sind ins Boot gelaufen. Wird gelenzt. Nur nicht weich werden!"

Wir erhalten von Booten, die schon am Geleitzug stehen, Peilzeichen. Jetzt kommt er in Sicht. Der übliche Angriff wird gefahren. Einen der größten Dampfer habe ich im Fadenkreuz. Die Hand liegt auf dem Abfeuerschalter. Eine Stichflamme, eine unvorstellbare Detonation. Wir fliegen auf der Brücke durcheinander.

Schnell richte ich das Fadenkreuz auf die beiden nächsten Ziele. – „L o s ! – L o s !"

Artillerieschießen auf allen Schiffen. Was soll das bedeuten?

„Komisch", meint der Kommandant. „Hoffentlich nehmen sie nicht unsere Kameraden unter Feuer, bevor sie zum Angriff kommen!"

Da, plötzlich ist es taghell. Die Ursache des Knallens ist nun klar. Eine Unzahl von Leuchtfallschirmen hängt am Himmel und beleuchtet das Meer. Zwei Dampfer brennen. Weitere schwere Detonationen. Torpedotreffer anderer Boote.

„Alarm!" Wir sind gesehen worden. Kein Wunder bei dem geringen Abstand und der phantastischen Beleuchtung. Ein Vierlingsmaschinengewehr ist auf uns gerichtet. Rote, grüne, gelbe und blaue Geschosse zischen in Feuerstrahlen über den Turm. Ganz niedrig. Einschläge in die Brückenverkleidung. Wir haben uns fallenlassen und überschlagen uns, ins Luk springend. Der Gegner schießt uns immer noch etwas zu hoch. Unsere Rettung. Wir wären zerfetzt worden.

Ein Munitionsdampfer war in die Luft geflogen, und wir standen nur 500 Meter ab! Wasserbomben. Diesmal n u r sechs Stunden. „Auftauchen!" Dem Geleit nach?

Nein, jetzt geht es beim besten Willen nicht mehr. Vier Tonnen Brennstoff sind nur noch geblieben. Wenn nicht bald der Versorger eintrifft, müssen wir segeln.

Mastspitze voraus. Anscheinend großes Schiff. Uns sind die Hände gebunden. Nur wenige Stunden Höchstfahrt, und unsere Brennstoffvorräte werden völlig erschöpft sein. Was uns anbelangt, hat der Gegner Glück gehabt. Wir geben jedoch ein Funksignal. Vielleicht erreicht ihn ein anderes Boot.

Seit jeher spielte in der U-Boot-Kriegführung die Versorger an der Front befindlicher Boote eine ausschlaggebende Rolle. Sind die An- und Abmarschwege lang, so verringert sich die Einsatzmöglichkeit.

Der normale Kampftyp unserer U-Boote hatte einen Aktionsradius von ungefähr 7000 Seemeilen. Um zum Beispiel von deutschen Nordseehäfen bis in die Mitte des Nordatlantik zu gelangen, muß eine Strecke von 2000 sm für den Hin- und 2000 für den Rückweg zurückgelegt werden, insgesamt also 4000. Es bleiben also nur 3000 für den eigentlichen Kampfzweck. Hinzu kommt, daß man nicht die kürzesten Strecken fahren kann, da durch Minensperren und sonstige Abwehr oft Umwege erforderlich sind. Für ferne Operationsgebiete aber sind es von Hamburg bis nach New Orleans 5000 Seemeilen!

Die normalen U-Boot-Typen reichten für solche Zwecke nicht mehr aus, obwohl sie am leichtesten serienmäßig gebaut werden konnten und die besten Kampfeigenschaften aufwiesen. Auch die französischen Stützpunkte, wie Bordeaux, St. Nazaire, Lorient und Brest verkürzten keineswegs die Entfernungen in entscheidendem Maße.

Wenn die Kriegführung in den entfernteren Gebieten unbedingt erforderlich ist, liegt der Gedanke nahe, die Kampfeinheiten dort selbst zu versorgen. Zu Beginn des Krieges benutzten wir dazu getarnte Handelsdampfer. Aber schon im Jahre 1940 wurden die Verluste dieser Art operierender Schiffe so groß, daß man von ihrem weiteren Einsatz absah.

Eine andere Lösung wurde gefunden. Sie hieß U-Boot-Tanker. Diese Boote hatten eine Wasserverdrängung von annähernd 2000 Tonnen und waren in der Lage, zehn normale Kampfboote mit Proviant und Treiböl voll auszurüsten; auch Torpedos konnten sie mitführen. In großen Kühlräumen lagerten sie Frischfleisch, Gemüse und Obst; sogar mit einer Bäckerei waren sie ausgestattet. Rein äußerlich hatten sie bis auf geringfügige Abweichungen die gleiche Formgebung wie Kampfboote.

Für einen Nichtfachmann waren sie wahrscheinlich kaum von ihnen zu unterscheiden. Zehn waren geplant, und einige befanden sich schon 1942 im Einsatz. Die „Versorger", wie sie genannt wurden, erhöhten die Schlagkraft der Kampfboote um ein Vielfaches. Anders ausgedrückt: sie vervielfachten praktisch die im Einsatz befindlichen Boote. Sie erlaubten, an dem bewährten Kampftyp VII c festzuhalten, auf den der Serienbau eingestellt war und der beste Kampfeigenschaften aufwies.

Endlich gelingt es, direkte Funkverbindung mit dem Versorger aufzunehmen. Es wird höchste Zeit. Eine Tonne Brennstoff ist uns noch geblieben. Der Sturm hat etwas nachgelassen, aber immer noch ist das Oberdeck ständig überspült. Seit vielen Tagen hatten wir keine Möglichkeit, eine genaue Standortbestimmung nach den Sternen durchzuführen, da der Himmel dauernd bewölkt ist und Regenschauer an der Tagesordnung sind. Hoffentlich werden wir den Versorger finden!

Wir entschließen uns, Peilzeichen zu geben. Zweistündlich jagen wir für einige Minuten Peilsignale in den Äther. Unsere Maschinen sind gestoppt. Eine Erlösung: Wir können ihn an der Kimm ausmachen, den Versorger. Ein herrliches Gefühl. Ein Stück Heimat. Ein anderes Unterseeboot. Ein Schicksalsgenosse.

Soll uns der starke Seegang einen Strich durch die Rechnung machen? Unmöglich können wir das Oberdeck betreten. Unweigerlich würden die Wellen jeden Waghalsigen außenbords spülen. Unsere Lage ist kritisch. Sollte der Feind uns überraschen, gäbe es keine Rettung.

Wir warten einen ganzen Tag. Vergeblich! Nur schwer können wir mit dem anderen Boot Fühlung halten. Die Nacht ist dunkel, die Wellenberge hoch. Ein Schatten gleicht dem andern. Zu dicht dürfen wir auch nicht zusammenbleiben, dann besteht Rammgefahr.

Endlich wird es hell. Der Wind scheint sich zu legen. Aber immer noch peitschen Seen über das Oberdeck. Es hilft nichts, die Entscheidung drängt. Der Leitende Ingenieur und einige Männer des Maschinenpersonals gehen auf das Vor- und Achterschiff. Es gilt, die Ventile zur Treibölübernahme zu öffnen und den Anschluß für den Schlauch vorzubereiten. Trotz der herrschenden Kälte sind die Männer nur mit Badehosen bekleidet. Der Anschnallgurt schnürt ihnen die Rippen ein. Oft hängt einer außenbords und wird mühevoll von den Kameraden wieder eingeholt.

Der Versorger und wir laufen parallel. Abstand vielleicht 80 Meter. Eine Verbindungsleine wird mit einer Spezialpistole herübergeschossen; ihr folgen der Schlauch und ein Schleppseil. Wir atmen auf. Das edle Naß kann fließen. 20 Tonnen übernehmen wir so. Gleichzeitig wasserdichte Säcke mit Kartoffeln, Brot, Gemüse und sonstigen Nahrungsmitteln. Es klappt ausgezeichnet, obwohl wir es zum ersten Male tun.

Ein weiteres Boot meldet sich. Es will auch versorgt sein. Bis auf ein gewisses Quantum Treiböl haben wir die Übernahme beendet. Aus Sicherheitsgründen und zur praktischen Erprobung des Manövers unter Wasser tauchen wir. Zuerst der Versorger, dann unser Boot. Die Schlauchverbindung bleibt bestehen. Die beiden Boote fahren hintereinander. Wir steuern auf 50 Meter. Drei Stunden dauert es. Ein phantastischer Gedanke, wir übernehmen Dieselöl unter Wasser! Zum ersten Male in der Geschichte. Mit dem Unterwasserschallgerät bleiben wir miteinander in Verbindung, geben Kurs- und Fahrtsignale. Unsere Bunker sind voll. Auftauchen!

Zum Abschluß folgen noch einige besondere Hochgenüsse wie Hum-

mer und andere Leckerbissen. Vielen Dank! Mast- und Spierenbruch! Beide Maschinen große Fahrt voraus! Schnell müssen wir Abstand voneinander gewinnen. Auf keinen Fall darf der Versorger entdeckt werden.

Saint Nazaire. Zum ersten Male liegt unser Boot in einem U-Boot-Bunker. Eine technische Meisterleistung: Zwölf Boxen für je drei Boote, voneinander getrennt durch meterdicke Eisenbetonwände. Mächtige Stahlschotte können heruntergelassen werden und das Ganze verschließen. Dockanlagen und Reparaturwerkstätten sind vorzüglich geschützt. Sieben Meter beträgt die Deckenstärke. Welche Bombe könnte hindurchschlagen? Die wenigen, die drauffielen, hinterließen kaum Spuren. Ungestört können die Arbeiten auch bei stärksten Fliegerangriffen fortgesetzt werden. Keine Verzögerung mehr in der U-Boot-Reparatur.

Eindrucksvoll nehmen sich die Zahlen aus: Ungefähr 500 000 Kubikmeter Eisenbeton sind für dieses Werk verbaut worden, 125 Millionen Mark. Viele solcher Bunker wurden gleichzeitig an der französischen Küste errichtet.–

In Berlin genieße ich wieder das Glück, im Familienkreis weilen zu dürfen.

Das Kriegsgeschehen entwickelt sich zusehends ungünstig. Die Bombenangriffe feindlicher Flugzeuge mehren sich.

*

Erneut standen wir im Atlantik. Zwei getauchte Angriffe mußten abgebrochen werden; die Dampfer stellten sich als Neutrale heraus. Wir gehen vor die Gibraltareinfahrt. „Hier müssen sie durch“, sagte der Kommandant.

Prächtiger Frühlingstag. Keine Wolke am Himmel. Deutlich sind die Felsen der mittelmeerbeherrschenden englischen Festung zu erkennen.

Rauchwolken, Mastspitzen. Flugzeug! Wir tauchen. Hat es uns gesehen? Wenn ja, werden in einer Stunde Suchgruppen kommen. Das Wetter ist gut; für uns schlecht. Ruhige, spiegelglatte See. Suchgeräte können genau arbeiten.

Horcher: „Schraubengeräusche! – Schnelläufer! – Wahrscheinlich Zerstörer. Suchen mit Asdic. Sie kommen schnell näher, keine Auswanderung!“ Sie laufen direkt auf uns zu.

Die englischen Geräte zur Unterwasserortung heißen Asdic, eine Abkürzung der Bezeichnung des Ultraschallverfahrens: „Anti-Submarine detector indicator committee“ – Anti-U-Boot-Entdecker-Anzeiger-Ausschuß. Unsere Leute, die den Namen selten geschrieben sahen, aber oft hörten, machten daraus ein großes S-dick.

Kommandant: „Schleichfahrt! Auf 150 Meter gehen!“

Wir sind vorbereitet. Haben unsere Filzschuhe angezogen, überflüssiges Licht ausgeschaltet, um Strom zu sparen.

Die U-Jagdgruppe bildet ein Dreieck. Wir sind in der Mitte. Jetzt beginnt es. Der Gegner arbeitet hervorragend. Die Bomben liegen dicht am Boot. Noch nie sind die ersten Serien so gut geworfen worden. Immer sechs Sprengkörper gleichzeitig. Bei uns fällt alles durcheinander. Sämtliche Glasmeßgeräte sind zertrümmert. Der Fußboden ist mit Splittern übersät. Vereinzelt springen Ventile undicht. Wasser rieselt herein. Unaufhörlich wird gearbeitet. Dichter und dichter fallen die

Serien. Auf 200 Meter steuern wir. Die Zerstörer sparen wahrhaftig nicht mit Bomben. Sie müssen sich bald erschöpft haben, ist unsere Hoffnung. Drei Stunden geht es ohne die geringste Unterbrechung. Ein Zerstörer greift an, die beiden anderen geben ihm unsere Position an. Dann wechseln sie.

Horcher: „Neue Schraubengeräusche! – Zerstörer!“ Es erfahren nur die Soldaten, die in unmittelbarer Nähe des Horchraumes ihre Gefechtsstation haben. Sechs Zerstörer! Drei fahren Richtung Gibraltar. Neue kommen. Unsere Lage ist verzweifelt. Die Fahrzeuge werden sich niemals mit ihren Wasserbomben erschöpfen. Sie machen regelrechte Wachablösung und bringen neue mit. Das Wetter ist hervorragend dazu geeignet, ein U-Boot zu jagen.

Sechzehn Stunden. Die Zahl der Wasserbomben haben wir nicht mehr mitgezählt. Keiner hat geschlafen. Schwarze Ränder umgeben die Augen. Sämtliche Birnen sind zersprungen. Wir wechseln sie nicht mehr aus. Die Notbeleuchtung läßt die Bootseinrichtungen nur schattenhaft erkennen. Die Dunkelheit erhöht die Angst; aber keiner zeigt sie. Erstaunlich, wie man sich beherrschen kann. Wir haben schon einiges erlebt, aber dies ist die Hölle. Oft werden wir auf 250 Meter gedrückt. Die Stahlwände zwischen den Druckspanten haben sich durchgebogen. Jeden Augenblick können sie reißen. „Nicht jeder bekommt einen so teuren Sarg“, sagt eine Stimme trocken. „Vier Millionen Mark.“

Wenn man sich bloß wehren könnte! Wenn man etwas sehen könnte und wieder schießen! Dieses Warten ist unerträglich. Nicht einmal mehr Ausweichmanöver können wir fahren. Der Strom geht zur Neige. Die Preßluftflaschen sind fast leer. Die Luft erscheint schwer wie Blei. Der Atem geht immer schneller. Der Sauerstoff ist knapp, der Kohlendioxydgehalt hoch. Noch zwanzig Stunden, und wir müssen auftauchen. Wir wissen, wie es vor sich gehen würde. Es liegen Erfahrungsberichte vor: Das Boot kommt an die Oberfläche, und die Kriegsschiffe nehmen es mit allen Waffen unter Feuer. Die Besatzung springt über Bord. Es wird weiter geschossen. Die U-Boot-Besatzung soll ihre Nerven verlieren und vergessen, das Boot zu versenken. Zu gern möchte man ein deutsches Unterseeboot erbeuten! Es wäre ein leichtes, die geeigneten Abwehrmittel zu finden, um es noch besser jagen zu können.

„Achtung! Bombenwurf!“ Es wird jedesmal angesagt, wenn die Anzeichen vorliegen, daß sie gefallen sind. Jeder hält sich dann fest und stellt sich auf die Erschütterungen ein. Diesmal liegen die Sprengkörper neben dem Boot. Ohrenbetäubend knallt und tost es in der Zentrale. Eisenteile fliegen durch die Gegend. Ventile brechen ab. Der Teufel scheint losgelassen. Keiner weiß, was los ist. Unwillkürlich greifen wir nach den Tauchrettern. Der Zentralemaat hat seine Hände am Hauptanblaseventil, um Preßluft zum Auftauchen zu geben. Aber er wartet auf den Befehl des Kommandanten. Von sich aus würde er es nicht tun.

Noch immer poltert es. Der Rudergänger meldet den Ausfall der Kreiselkompaßanlage. Der Hauptkreisel ist aus seinem Gehäuse gesprungen. Mit seinen 10 000 Umdrehungen je Minute rollte er durch den Raum. Zum Glück hat er keinen von uns getroffen.

Der Kommandant erwägt mit den Offizieren, was am besten zu tun sei. Beurteilung der Lage: Hoffnungslos. Versuchen, auszusteigen und Boot versenken. Mondaufgang ist um zwei Uhr morgens. Bis dahin ist es dunkel. In dieser Zeit müssen wir hoch. Vielleicht glückt es uns, aufgetaucht die Einkreisung zu durchbrechen. Das Boot wird zur Sprengung vorbe-

reitet. Zeitzünder werden an die Torpedoköpfe und an empfindliche Stellen gelegt, unabhängig voneinander. Wenn einer versagt, muß der andere losgehen. Auf keinen Fall darf das Boot in die Hände des Gegners fallen. Wir würden den Tod vieler Kameraden verursachen. Es darf nicht sein!

Wir schnallen Tauchretter und Rettungsboote um. Jeder hat sein eigenes. Es ist ein Luftschlauchboot und für einen Mann berechnet. Kommandant und Brückenwache setzen Rotbrillen auf. Die Augen sollen an die Dunkelheit gewöhnt werden, damit man schon sofort nach dem Auftauchen volle Sehkraft hat. Eigentlich wäre es nicht notwendig; im Boot ist so gut wie kein Licht. Mehrere Bolds werden ausgestoßen. Jetzt bereiten wir Ballons mit daran befestigten Metallstreifen vor. Sie sollen, wenn wir aufgetaucht sind, abgelassen werden und in geringer Höher über dem Wasser schweben. Die herunterhängenden Metallstreifen bilden einen Körper, der im Radar ein täuschendes Echo verursacht. Also ein Gegenstück zum Bold unter Wasser, der die Suchgeräte narren soll.

Das Boot steigt. 100 Meter. Asdic-Geräusche werden lauter. Verdammt, die Zerstörer lassen uns nicht aus ihren Geräten. Es knallt. Die Bomben liegen unter dem Boot. Auf 50 Meter liegen wir. Die aufsteigenden Strudel reißen uns hoch.

Horcher: „Zerstörer in unmittelbarer Nähe. Sechs verschiedene Schraubengeräusche!" Dann: „Anblasen! Auftauchen! Äußerste Kraft voraus!" Kaum geben die Akkumulatoren noch die volle Umdrehungszahl. Sie sind erschöpft.

Munition für unsere Flak liegt bereit. Große Magazine mit je 40 Schuß. Fünf Rohre können gleichzeitig feuern. Desgleichen vier Maschinengewehre. 1600 Schuß mal vier gleich 6400 Schuß je Minute. Die Gurte reißen nicht ab wie bei Landmaschinengewehren. Sie reichen vom Turm bis in die Zentrale und werden ständig verlängert. Bis zu einer Entfernung von 2000 Metern sind wir auch für einen Zerstörer gefährlich. Er hat keinen Panzer. Wenn der Abstand größer als 2000 Meter ist, sieht er uns nicht.

Das Boot stößt durch die Wasseroberfläche. Noch immer knallen Wasserbomben. Die Bolds tun also ihre Schuldigkeit. Das Turmluk wird aufgerissen. Fast fliegen wir hinaus. Der Überdruck im Boot ist gewaltig angestiegen. Zum Druckausgleich ist keine Zeit. Jede Sekunde ist kostbar. Der Kommandant blickt in den Backbordsektor; ich nach Steuerbord. Gott sei Dank, die Nacht ist dunkel, der Himmel bewölkt. Drei Zerstörer erkennen wir. Einer hat höchstens einen Abstand von 500 Metern. Er wirft gerade Wasserbomben.

Beide Dieselmotoren springen an. Sofort äußerste Kraft. Keine Zeit zum Warmwerdenlassen. Die Generatoren laufen mit; so schnell wie möglich müssen die Batterien wieder aufgeladen werden. Zwei Luftkompressoren füllen die Preßluftflaschen. Die Ventilatorenanlagen durchlüften das Boot. Außerdem sind alle Schotte geöffnet, so daß auch die Saugkraft der Diesel die Frischluftzufuhr beschleunigt.

Die frische Luft beißt in den Lungen. Wir haben Mühe, uns auf den Beinen zu halten. Wir sind der Ohnmacht nahe. Die Torpedorechenanlage ist in Betrieb. Fünf Rohre sind klar zum Schuß. Neue Torpedos. Sie können Kreise und Zickzack laufen. Aber wir verzichten auf jede eigene Initiative. Wir könnten nicht unbehelligt ablaufen, da wir mit zwei wichtigen Faktoren am Ende sind: Strom und Preßluft. Die Entfernung wird größer. Die mit Gas gefüllten Ballone steigen auf. Sie treiben mit der Windrichtung. Zehn haben wir schon hochgelassen. Der Gegner, der mit

dem Radar arbeitet, wird über die scheinbare Unzahl von Unterseebooten erstaunt sein, die sich plötzlich bemerkbar machen. An den Stellen, wo sich die Bolds befinden, vermutet er außerdem noch getauchte Boote.

Die Zerstörer kommen außer Sicht. Eine halbe Stunde ist vergangen. Wasserbombendetonationen sind unaufhörlich zu vernehmen. Wir machen bereits wieder die ersten Späße.

Eine Stunde ist schon vergangen. Die Luft im Boot ist erneuert, und unter Wasser gehen können wir auch schon wieder für sechzehn Stunden. In weiteren zwei Stunden sind wir voll einsatzbereit. Nur schrecklich müde – wieder einmal.

„Tauchen!“ Ganz friedlich, ohne Alarm. „Auf 100 Meter gehen!“ Ausspannen, schlafen, Schäden beheben. Neue Kreiselkugel einsetzen. Und weg von Gibraltar. Es hat uns gereicht.

*

Das „Radar“ war es, das die Wende in der Schlacht auf dem Atlantik herbeiführte.

Auch auf deutscher Seite wurde das Funkmeßverfahren schon vor Kriegsausbruch angewandt. Der Gegner gewann jedoch durch die Konstruktion kleiner wirksamer Apparate, die vor allen Dingen auch in Flugzeuge eingebaut werden konnten, einen Vorsprung.

Bei Kriegsende hat das „Radar“ folgendermaßen ausgesehen: Die Größe entspricht der eines normalen Musikschrankes. Die Sendeantenne ist zugleich Empfangsantenne und auf dem höchsten Punkt des Schiffes angebracht, sie rotiert fortlaufend. Auf einem Lichtschirm werden die Objekte in Form heller Punkte sichtbar gemacht. Auf diese Weise sieht der Radarbenutzer, unabhängig vom Wetter um sich herum, alle vorhandenen Fahrzeuge mit genauer Richtung und Entfernung. Kriegsschiffe können sich somit bei Nacht und Nebel auf größte Entfernung beschießen.

Allerdings können Objekte unter Wasser nicht erfaßt werden. Das ist von größter Bedeutung. Aber die Folgen des Radars während des unvermeidlichen Überwassermarsches sind verhängnisvoll genug.

Es standen der feindlichen Suchaktion die drei Stunden zur Verfügung, die wir täglich aufzutauchen gezwungen waren, um die Batterien zu laden. Stellen wir uns nun vor, daß ein mit dem Radar ausgerüstetes Flugzeug ein aufgetauchtes Unterseeboot bis 150 Kilometer feststellen kann, das heißt einen Kreis mit einem Durchmesser von 300 Kilometer überwacht, und ein Kriegsschiff ungefähr bis zu einer Entfernung von 35 Kilometern mit dem Radar Schiffe erfassen kann, so ist die Voraussetzung durchaus gegeben, uns zu entdecken.

Großadmiral Dönitz sperrte ein weiteres Auslaufen von U-Booten. –

Wieder im Stützpunkt. Eigentlich war Auslaufsperre. Großadmiral Dönitz besuchte unsere Flottille. Er sprach über den Einsatz der U-Boot-Waffe und über unser Mißgeschick: „Wenn wir kein Boot mehr hinausschicken“, legte er dar, „wird der Gegner seine Geleitzüge nicht mehr sichern und die Schiffe ohne Schutz fahren lassen. Wir wissen aber, daß wir nur durch das Vorhandensein von Unterseebooten rund zwei Millionen Alliierte binden, auf Kriegsschiffen und Werften. Dazu kommt der Zeitverlust durch Geleitfahrerei und anderes mehr. Es müssen also trotzdem Boote hinaus, um den Gegner zu fesseln, auch wenn sie nichts versenken. Die bloße Anwesenheit ist schon Erfolg!“

Von diesem Argument überzeugt, hatten wir nur einen Wunsch: Hoffentlich trifft uns nicht das Los, den Feind zu binden. Wir hatten Pech, es traf uns.

Sonderaufgabe. Es soll an die afrikanische Küste, nach Freetown, gehen. Der Turm des Bootes ist stufenförmig umgebaut. Unten steht ein Vierlingsgeschütz, und auf dem oberen Podest befinden sich zwei Doppellafetten vollautomatischer Zweizentimeterkanonen. Die alten Maschinengewehre sind gegen neuere Modelle ausgewechselt. Panzerschilde und Platten verstärken den Turm. Sie sollen das Selbstvertrauen bei Fliegerangriffen erhöhen. Gegen Maschinengewehrfeuer schützen sie. Flugzeuge schießen aber auch mit Kanonen. Die Besatzung ist verstärkt. Es ist bei der Vielzahl der Fla-Waffen erforderlich.

Mit der verstärkten Fla-Bewaffnung war in den Booten neuerdings, zusätzlich zu der Alarmklingel, noch eine Sirene eingebaut worden, die bei Flugzeugangriffen zu betätigen war.

Entscheidend über Leben und Tod war die richtige Handhabung der nebeneinander liegenden Knöpfe. Den Befehl dafür gab der jeweilige Wachoffizier.

Wann sollte er nun Tauchalarm und wann Fliegeralarm geben? Es kam darauf an, ob das Flugzeug rechtzeitig gesehen wurde, also im allgemeinen auf eine Entfernung von über 4000 Meter. Natürlich spielten dabei der Typ des Flugzeugs und seine Geschwindigkeit eine Rolle. Wenn dies der Fall war, entzog man sich dem Risiko eines Gefechtes durch Tauchen, gab also Tauchalarm. War jedoch das Flugzeug bei Sichtung auf kürzere Entfernung heran, so wäre Tauchen dem Untergang gleichgekommen.

Großadmiral Dönitz wollte die Zeit bis zur Entwicklung eines nicht ausstrahlenden Fu-M-B erstens durch eine starke Fla-Bewaffnung der U-Boote überbrücken und zweitens durch den gemeinsamen Marsch mehrerer Boote durch das Hauptgefahrengebiet der Biskaya. Die Überlegung ging dahin: Wenn zwei Flugzeuge schon schwerlich ein Boot angreifen können, so sind drei Boote gegen sechs Flugzeuge sicher; und sechs Flieger dürften gleichzeitig kaum auftreten. Schlußfolgerung: Eine U-Boot-Gruppe kann ungefährdeter in den offenen Atlantik gelangen als ein einzelnes Boot. Leider war bei dieser Rechnung ein wichtiger Faktor außer acht gelassen. Wir sollten es ausbaden.

Kurz nach dem Auslaufen trafen wir die zwei weiteren Gefährten, die aus verschiedenen Stützpunkten kamen und mit denen wir die Versuchsdreiergruppe bilden sollten. Der Kommandant eines der anderen Boote war der älteste und hatte somit das Recht, während der gemeinsamen Fahrt gute Ratschläge zu geben.

Wir hatten ausgemacht, beim Sichten eines Flugzeugs eine gelbe Flagge zu schwenken, wenn die Entfernung noch rechtzeitiges Tauchen ermöglichte. Reichte die Zeit dazu nicht mehr, so sollte eine rote Flagge bedeuten: „Flugzeug! Nicht tauchen! Auf Kampf einlassen! Abwehren!"

„Flugzeug!" Wir haben es zuerst gesehen. Abstand 10 000 Meter, also genug Zeit zum Verschwinden. Wir schwenken die gelbe Flagge. Doch die anderen Boote sehen sie nicht. Das Flugzeug kommt näher, eine „Sunderland". Wir schwenken die rote Flagge und geben einen Feuerstoß in die Richtung des Flugzeugs ab. Da die anderen Boote aber gerade beim Übungsschießen sind, fällt es ihnen gar nicht auf. Zum Glück greift die „Sunderland" uns zuerst an. Auf 4000 Meter eröffnen wir das Feuer.

Graue Sprengwolken liegen vor ihr, eine neben der andern. Sie dreht ab. Jetzt fliegt sie große Kreise um alle drei Boote, Abstand mehr als dreitausend Meter, also außerhalb des Wirkungsbereichs der Geschütze. Aber tauchen können wir auch nicht mehr.

Nach kaum zehn Minuten wird ein zweites Flugzeug gemeldet. Eine „Liberator". Sie versucht einen Angriff auf das Boot des ältesten Kommandanten. Er wird abgewehrt. Einzelne Flugzeuge können uns zunächst nichts anhaben, wir sind zu stark. Sie umkreisen uns deshalb in sicherem Abstand. Aber wir können uns das Kommende ausmalen: Innerhalb kurzer Zeit werden mehr Flugzeuge eintreffen, denn die englische Küste ist nahe. Wahrscheinlich dazu eine U-Jagd-Gruppe.

Die beiden Flugzeuge kreisen um uns.

Der älteste Kommandant gibt einen Winkspruch: „Bei günstiger Gelegenheit tauchen." Kaum haben wir „Verstanden" gezeigt, kippt auch schon sein Boot an. Es taucht.

Ich sehe, wie die „Sunderland" auf das tauchende Boot zum Angriff ansetzt. Flughöhe etwa 10 Meter. Wir schießen. Das Flugzeug will ausweichen und geht höher. Die Granaten platzen vor dem Ziel. Wir sind zu weit entfernt. Unbeirrbar geht es wieder herunter. Es kann ihm nichts mehr passieren. Das Heck des Bootes des ältesten Kommandanten ragt noch weit heraus. Das Flugzeug ist genau darüber. Vier Bomben löst es aus. Vier Volltreffer. Vier Wassersäulen. Sie fallen zusammen, und das Meer glättet sich über einem gesunkenen Boot. Das erste von unserer Gruppe hat dran glauben müssen. Keiner von der Besatzung hat sich retten können.

Doch auch wir müssen es versuchen. Jetzt oder nie. „Alarm!" Wir springen ins Luk. Der Kommandant blickt noch einmal hin. „Liberator setzt zum Angriff an!" Im Nu sind wir wieder oben, und die Bedienungsmannschaft springt an die Kanonen. „3000 Meter, Schießerlaubnis!" Der Gegner dreht wieder ab.

Da haben wir einen Einfall. Die auf dem Turm befindliche Besatzung verschwindet im Boot. Nur einer bleibt oben und verbirgt sich hinter den Panzerschilden des „Vierlings". Genau wie es sein sollte, spielte sich nun das Weitere ab: Der Flugzeugführer hat das Einsteigen beobachtet und greift an. Unser bester Schütze liegt auf der Lauer. Der Kommandant schaut aus dem Luk. Die weiße Mütze ist gegen einen Stahlhelm getauscht. Jetzt ist der Flieger auf 2000 Meter heran. „Feuererlaubnis!" Treffer in den Tragflächen. Er dreht ab.

Nun müßte er eine neue Angriffskurve fliegen. Es dauert seine Zeit. „Fluten!" Es geht in die Tiefe. Ich stehe im Turm auf der Leiter. Spannende Augenblicke. Man denkt an vieles. Wie langsam doch die Zeit vergeht, auch die Tiefenmesser scheinen sich nicht zu bewegen. Erst 30 Meter – 40 –. Es knallt. Aus allen Räumen kommen die Klarmeldungen. Nichts passiert. Die Gedanken drehen sich um unseren Schicksalsgenossen, der noch oben ist. Wir sind davon überzeugt, daß er verloren ist.

Um es vorwegzunehmen: Wir kamen zurück; das andere Boot war überfällig.

Noch einige Tage Fahrt, teils über, teils unter Wasser, und wir hatten das Hauptgefahrengebiet hinter uns.

*

Als ich in die Flottille zurückkam, gratulierten mir die Kameraden; ich

wußte nicht, warum. „Deine Abkommandierung zum Kommandantenlehrgang liegt vor." Auch der Kommandant und der Ingenieur stiegen aus; sie sollten Ausbildungsaufgaben in der Heimat erfüllen. Es kam, wie es kommen mußte: Unser bewährtes Boot lief aus – und kehrte nicht zurück.

In Neustadt in Holstein unterzog ich mich der Ausbildung am F-Gerät (Fahrgerät). Es hatte die Aufgabe, die kostspieligen wirklichen Übungen mit Dampfern, Sicherungsfahrzeugen und was sonst noch dazugehört, zu ersetzen. Die Ausbildung konnte schneller vor sich gehen.

Der Kommandantenschüler stieg in den naturgetreu nachgebildeten Turm eines Unterseebootes. Kreiselkompaß, Ruderstand, Rechenanlage usw. befanden sich am richtigen Platz.

Durch das Sehrohr blickend, sah er das Meer mit seinen Wellen. Sogar Sonnenaufgang konnte markiert werden. Bei den ersten Übungen erschien ein Dampfer, später gab es Geleitzüge mit Rauchfahnen und verschieden großer Bugsee, der Geschwindigkeit entsprechend. Der Kommandantenschüler am Sehrohr gab seine Befehle: „Beide Maschinen große Fahrt voraus! Hart backbord!" Der auf ein fahrbares Gerüst montierte Turm drehte sich, verringerte oder vergrößerte die Entfernung zum Ziel; mit einem Wort, alles ging naturgetreu vonstatten. Sogar die Geräusche waren vernehmbar. Man schätzte die Entfernung, ließ die entsprechenden Werte in die Rechenanlage drehen, fuhr seinen Angriff und schoß. Beim Herunterdrücken des Abfeuerhebels stoppte die Anlage, und gemachte Fehler traten klar zutage. Eine wirklich hervorragende Schulung. Das F-Gerät war wohl eine damals in der Welt einzig dastehende Anlage.

Dann ging es nach Danzig zum praktischen Lehrgang. Tag- und Nachtangriffe. Geschlafen wurde wenig. Unzählige Übungstorpedos verließen die Rohre. Nach bestandenen Abschlußprüfungen durften wir einen Wunschzettel schreiben und unter drei Möglichkeiten eine auswählen: Ablösung eines Kommandanten an der Front, Einsatz in der U-Boot-Ausbildung als Schulbootkommandant oder Übernahme eines Neubaus von einer bevorzugten Werft.

Die Front stellte im Augenblick ein sicheres Selbstmordkommando dar. Ich wünschte mir einen Neubau von der Hamburger Werft Blohm & Voß. Es kam jedoch nicht so, wie ich dachte; die Führung hatte andere Pläne mit mir und kommandierte mich nach Pillau zur 21. U-Boot-Flottille. Sie zählte an die 36 Boote und diente ausschließlich dem Zweck, U-Boot-Nachwuchs auszubilden.

„U 148" vom Typ II d wurde mein Boot. Seine Wasserverdrängung betrug 300 Tonnen. Es war die letzte Konstruktion kleiner Boote dieser Art. Ihres geringen Aktionsradius' und der geringen Geschwindigkeit wegen galten sie als nicht mehr brauchbar für den Fronteinsatz.

Durch meine Kommandantenstellung war ich der für alle Geschehnisse an Bord verantwortliche Vorgesetzte geworden. Das bedeutete für mich eine erhebliche Umstellung; als Wachoffizier hatte ich einen andern Pflichtenkreis gehabt. Nun mußte ich bestrafen und Entscheidungen fällen. Für etwaige Fehlgriffe gab es keine Entschuldigungen mehr wie bei einem Wachoffizier, für den man oft das Wort findet: „Nun, er wird es noch lernen, er ist noch jung!" Mit dem Jungsein war es, trotz meiner 23 Jahre, die ich 1943 zählte, vorbei. Es gab zwei Möglichkeiten: Man war der Stellung gewachsen und erhielt eine der viel besprochenen neuen U-Boot-Typen, oder man flog raus.

Für uns Ausbilder war natürlich das Fahren mit Neulingen keine reine Freude und die Verantwortung für die uns anvertrauten Menschenleben groß. So gingen während meiner gut einjährigen Tätigkeit ohne Kampfhandlungen allein vier Boote bei Übungsfahrten in der Ostsee verloren. Ich bin auch heute noch stolz auf meine Besatzung. Es ist niemals ein noch so geringfügiger Schaden aufgetreten. Wir waren ein Herz und eine Seele geworden.

*

Mein Flottillenchef war ein schon bei Kriegsanfang für die Versenkung eines Flugzeugträgers mit dem Ritterkreuz ausgezeichneter Kapitän. Er besaß wegen seiner sachlichen Art in hohem Maße unser Vertrauen. Er verhehlte uns Kommandanten gegenüber nicht den Ernst der Lage: Nur der Einsatz neuer, entscheidender Waffen könne den Verlust des Krieges abwenden.

Auf das Thema umwälzender Neuerungen sei im folgenden nur soweit eingegangen, als es die U-Boot-Waffe betrifft.

Das normale Unterseeeboot hat vier Maschinen: Zwei Diesel- und zwei Elektromotoren. Aufgetaucht wird mit den Dieselmotoren gefahren und unter Wasser mit den Elektromaschinen. Wenn es gelänge, einen Einheitsmotor für Über- und Unterwasserfahrt, ohne Batterien, zu entwickeln, könnte die Leistung ganz bedeutend gesteigert werden.

Der Konstrukteur Walter hatte die ideale Lösung des Einheitsmotors gefunden: Er bestand aus einer mit besonderem Brennstoff angetriebenen Turbine. Bei verhältnismäßig geringem Gewicht und Volumen war die Leistung weitaus größer als bei allen bisher bekannten Schiffsantriebsmitteln. Das Wesentlichste und die Größe der Erfindung lagen aber darin, daß dieser Walter-Motor nicht mehr auf Luftzufuhr angewiesen war, sondern den zur Verbrennung notwendigen Sauerstoff aus Wasserstoffsuperoxyd erhielt, das in Tanks mitgeführt und gespalten wurde. Der neue Antrieb bedeutete die Erfüllung des Wunschtraumes der U-Boot-Fahrer aller Zeiten. Mit Versuchsbooten dieser Art war man unter Wasser so schnell wie Überwasserkriegsfahrzeuge hoher Geschwindigkeit.

Sämtliche zur Verfügung stehenden U-Boot-Experten versammelten sich in einem Kurort im Harz mit dem Auftrag, für den Walter-Antrieb einen neuen Typ zu konstruieren. In erstaunlich kurzer Zeit war das Projekt ausgearbeitet. Es handelte sich um ein Boot, das ungefähr doppelt so groß war wie der bisher übliche 600 Tonnen-Kampftyp. Es unterschied sich von ihm äußerlich nur durch die Aufteilung des einheitlichen Druckkörpers in zwei übereinanderliegenden mit geringerem Durchmesser. Hierdurch erreichte man eine weit höhere Stabilität und konnte die Maschinenanlage getrennt vom Raum der Besatzung unterbringen, was bei dem neuartigen Antrieb angesichts der Entstehung ungesunder Gase zweckmäßig erschien. Das Boot war für 300 Meter Tauchtiefe konstruiert. Es stellte sich heraus, daß der bisher erprobte Walter-Motor nur für ein erheblich kleineres Boot geeignet war; die Vergrößerung bereitete Schwierigkeiten. Es wurde eine Zwischenlösung gefunden, bei der man auf den Einbau des Walter-Motors verzichtete, sich jedoch die neue Konstruktion zunutze machte. Im unteren Druckkörper waren die Akkumulatoren untergebracht. Im oberen hatte man die gewohnten Maschineneinrichtungen eingebaut, nur besaßen die Elektromotoren

eine erheblich größere Leistungsfähigkeit als bisher. Außerdem erhielt das neue Boot den sogenannten Schnorchel.

Dieses Wort ist ein plattdeutscher Ausdruck für „Nase". Schon die Holländer hatten im Jahre 1940 auf ihren Unterseebooten ein Luftrohr. Aber sie benutzten es nur zur Durchlüftung ihrer Boote, während deutscherseits der neuentwickelte Schnorchel das Arbeiten der Explosionsmaschinen unter Wasser ermöglichte und somit das wichtigste Problem löste. Mit den Dieselmotoren konnten jetzt auch unter Wasser die Batterien aufgeladen werden. Das U-Boot war auf diese Art befähigt, so lange unter der Wasseroberfläche zu bleiben, bis der Brennstoff erschöpft war; operative Möglichkeiten, die das Radar weitgehend ausgeschaltet hatten, wurden neu erschlossen!

Der Schnorchel ist ein Luftrohr, das hydraulisch aufklappbar oder gleich dem Periskop ausfahrbar ist. Es ist in den Zuluft- und Abgasschacht unterteilt. Geht das Boot versehentlich zu tief, oder berührt eine Welle den oberen Teil, so verschließt sich das Rohr automatisch und verhindert das Eindringen von Wasser.

Das nach den neuen Gesichtspunkten konstruierte und mit dem Schnorchel ausgerüstete Boot ist unter dem Namen „Typ XXI" bekannt. Die Unterwassergeschwindigkeit betrug 16 Seemeilen und konnte lange Zeit durchgehalten werden. Es hatte im Vorschiff sechs Torpedorohre; außer den Torpedos, mit denen diese geladen waren, befanden sich 12 weitere in Magazinen dahinter. Dadurch ergab sich die bisher nicht vorhandene Möglichkeit, in ungefähr drei Minuten zum ersten Male und in weiteren acht Minuten zum zweiten Male nachzuladen, so daß sämtliche Torpedos, also 18, innerhalb 15 Minuten geschossen werden konnten. Eine Neuerung sollte auch das Schießen ohne Gebrauch des Sehrohres auf 50 Meter Tiefe darstellen. Die erforderlichen Werte gab in wenigen Sekunden ein neues Meßgerät weitaus genauer, als es durch das frühere Schätzen möglich war.

Mit den neuen Torpedos, die seit einiger Zeit auch schon von den alten Booten geschossen wurden, erhielt der neue Typ eine enorme Kampfkraft. Bei Kriegsausbruch hatten wir zwei Torpedoarten im Einsatz, einen mit elektrischem Antrieb und einen andern mit Heißluftdampfgemischantrieb. Bisher war die Möglichkeit, daß der Schuß sein Ziel nicht traf, sehr groß. Denn oft mußte infolge einsetzender Abwehr übereilt geschossen werden. Die Werte für unsere Schußunterlagen beruhten ja auf Schätzung, wobei natürlich leicht Fehler unterlaufen können. Der einmal am feindlichen Dampfer vorbeigelaufene Torpedo war verloren und ging am Ende seiner Laufstrecke unter. Ganz andere Möglichkeiten boten sich hingegen mit unserem neuen Torpedo. Es bedrohte das aufs Ziel genommene Objekt so lange, bis seine Antriebsmittel erschöpft waren. Er konnte berechnete Schleifen laufen.

Es stehen zwei Schleifen zur Verfügung, eine größere und eine kleinere. In jedem Fall läuft der Torpedo, wenn er nicht gleich trifft, eine Strecke weiter, als die eingestellte Entfernung beträgt, und macht eine Wendung in einem entsprechenden Abstand vor der eingestellten Entfernung. Wenn nicht eine weitere Vorkehrung hinzukäme, nützte dies allein nichts. Denn der Torpedo würde hinter dem Schiff zurückbleiben, da es sich fortbewegt. Man stellt im „Aal" daher noch zusätzlich den Gegnerkurs und eine Vormarschgeschwindigkeit ein. Dadurch wird erzielt, daß er nicht hinter dem Schiff zurückbleibt und senkrecht den

Gegnerkurs kreuzt. Die Trefferaussichten sind am höchsten, wenn der Torpedo rechtwinklig zum Ziel läuft.

Ist die Schätzung sehr unsicher, so setzt man zwei Torpedos ein. Den ersten mit einer um zwei Meilen größeren Vormarschgeschwindigkeit und den zweiten mit einer um zwei Meilen geringenen. Es kann theoretisch nicht daneben geschossen werden. Bei sechs Torpedos wohl auch in der Praxis nicht.

Vor angreifende Kriegsfahrzeuge kann nunmehr eine wirkungsvolle Torpedosperre gelegt werden. Die Aussicht des Gegners, nicht getroffen zu werden, ist gering. Auch „um die Ecke", in Hafeneinfahrten beispielsweise, kann neuerdings geschossen werden. Der Feind wird nichts gewahr, bis er Opfer der Torpedos geworden ist. Die Torpedos hinterlassen keine Spur. Die große Schleife wird hauptsächlich in Geleitzügen angewendet. Schießt ein Unterseeboot in Geleitzügen mit derartigen Torpedos, so muß ein Warnsignal gegeben werden, damit sich andere in der Nähe befindliche U-Boote durch rechtzeitiges Tauchen der Gefahr, selbst getroffen zu werden, entziehen können.

Der vom Feind am meisten gefürchtete ist jedoch der akustische Torpedo. Von dem normalen Elektrotorpedo weicht er durch eine zusätzliche, auf das Steuer gekoppelte Horchanlage ab, die außerordentlich kompliziert ist und mit Verstärkergeräten wohl sechzig Röhren zählt. Man kann mit diesem Aal schießen, ohne das Ziel überhaupt gesehen zu haben, ohne die Entfernung und die sonstigen Werte für die Schußunterlagen zu kennen. Nach Verlassen des Rohres fährt dieser Torpedo selbständig einen Kreis. Das U-Boot geht vorsorglich auf größere Tiefen, um nicht vielleicht selbst ein Opfer zu werden. Hört der Torpedo Schiffsgeräusche, so nimmt er automatisch die Richtung der Schallquelle und läuft auf den hinteren Teil des Dampfers, wo er Maschinen- oder Ruderanlagen, also die wesentlichsten Teile trifft.

Die Horchanlage ist so empfindlich, daß der Torpedo sogar gestoppt liegende Fahrzeuge wahrnimmt, auf denen Hilfsmaschinen, wie Lüfter oder Pumpen laufen, was ständig der Fall ist. Mit ihm wurden im Jahre 1944 in einem Monat an die 80 feindliche Zerstörer und Korvetten versenkt. Es kam so weit, daß U-Boot-Jagdfahrzeuge in der Zeit nach dem Einsatz dieses „Wundertorpedos" keine Unterseeboote mehr angriffen. Sie wären mit tödlicher Sicherheit verloren gewesen. Später gelang es den Alliierten, den akustischen Torpedo in einigen Fällen mit nachgeschleppten Geräuschbojen abzuwehren, jedoch beeinträchtigte diese Gegenwehr ihre eigenen U-Boot-Suchgeräte und erleichterte unser Entkommen.

Um die Möglichkeiten der neuen U-Bootstypen zu beurteilen, muß man wissen, daß für U-Boot-Jagd spezialisierte Fahrzeuge bei Kriegsende nur bis zu 13 Seemeilen Eigengeschwindigkeit ihre Unterwassersuchgeräte wirksam gebrauchen konnten. Bei höheren Fahrtstufen riefen Eigengeräusche und Strudelbildungen derart große Störungen hervor, daß ihr Einsatz illusorisch wurde.

Zu Erprobungszwecken fuhr unser Typ XXI in der Ostsee versuchsweise Angriffe auf einen durch zehn Zerstörer, also äußerst stark gesicherten Geleitzug. Er griff von links an und schoß im Abstand von 400 Metern sechs Schleifentorpedos. Bei seiner großen Geschwindigkeit unter Wasser bereitete es dem neuen U-Boot keine Schwierigkeiten, in die richtige und günstigste Schußposition zu kommen. Treffer. Die Jagdgruppe suchte das Boot auf der vermeintlichen Schußweite. Inzwi-

schen hatte es aber längst seinen Standort gewechselt und schoß aus entgegengesetzter Richtung. Die Zerstörer teilten sich, zwei Boote vermutend. Sofort ging es unter den restlichen Geleitzug und schaltete somit jegliche Abwehr aus, denn bei Bombenwürfen wären die zu schützenden Schiffe selbst gefährdet gewesen. Das U-Boot schoß aus seiner neuen Position quer zum Kurs des Konvois eingestellte Schleifentorpedos, ging auf große Tiefen und entwich mit seiner 18-Seemeilen-Höchstgeschwindigkeit.

Insgesamt wurden theoretisch mehr Treffer, als Schiffe vorhanden waren, erzielt. Viele Torpedos hatten mehrmals auf Grund ihres Hin- und Herlaufens getroffen.

Zu gleicher Zeit wie Typ XXI wurde „Typ XXIII“ entwickelt, ein 120 Tonnen großes Boot, für den Einsatz in den Gewässern um England bestimmt. Es hatte bei geringerer Anzahl von Torpedos gleiche Eigenschaften wie der geschilderte Typ XXI. Im Versuch befand sich kurze Zeit später „Typ XXVI“. Er besaß nur 800 Tonnen Wasserverdrängung, vermochte aber eine Unterwassergeschwindigkeit von 25 Seemeilen, also rund 50 Stundenkilometer zu entwickeln und wies 10 Torpedobugrohre auf.

*

Zu Weihnachten 1944 hatte ich ein neues Boot bekommen; nur ungern trennte ich mich von meiner alten Besatzung. Ich wurde Kommandant von „U 977“. Es handelte sich um den normalen, durch eine Schnorchelanlage modernisierten Kampftyp. Die neuen Typen, an die so viele Erwartungen geknüpft wurden, standen noch nicht zur Verfügung.

Im Januar 1945 geschah die Katastrophe an der Ostfront. Wir mußten unsere Basis in Pillau räumen und sie nach Wesermünde verlegen.

Der Krieg war verloren. Darüber konnte kein Zweifel bestehen. Meine innersten Gefühle bäumten sich gegen die unnütze Fortsetzung des Krieges auf und empörten sich über das Bild, das unfähige und feige Zivilbeamte boten, die Kinder und alte Leute an die Front schickten, während sie selbst nicht zu ihren Worten standen. Ich war aber Soldat und konnte und wollte nicht zum Meuterer werden. Es war für mich eine Selbstverständlichkeit, daß ich meine Leute nicht im Stich lassen, sondern mit ihnen gemeinsam das Ende durchstehen würde.

Mich ernannte mein Flottillenchef zum Führer der Sicherung eines Geleitzuges, den wir bei der Räumung unserer Basis zusammenstellten. Sie bestand aus vier U-Booten, die mit vielen Fla-Geschützen bestückt waren. Ohne Zwischenfälle erreichten wir Swinemünde. Die Ostsee war zum Teil vereist, und so führen wir einen Eisschutz, einen besonderen Stahlkörper, der auf den Bug gesetzt wird und die Deformierung der Bootsverkleidung, vor allem der Torpedorohrklappen, verhindert. Unser Schutz hatte sich durch starke Eisschollen verbogen und drohte seinen Zweck nicht mehr zu erfüllen. Ich lehnte ab, den Weitermarsch in diesem Zustand fortzusetzen. Das Boot kam in die Werft nach Swinemünde. Der Zufall wollte es aber, daß kein Ersatz aufzutreiben war und die Beschaffung längere Zeit in Anspruch nahm.

Meine Flottille hatte sich schon seit geraumer Zeit in Wesermünde eingerichtet. Die Ausbildung neuer U-Boot-Fahrer ging weiter. Es erschien widersinnig, denn viele eingefahrene Besatzungen kamen an die Landfronten. Sie hatten ihre Boote bei Bombenangriffen in den Werften verloren.

„U 977“ wurde zum Frontboot erklärt. Ich erhielt den Befehl, schnellstens notwendige Überholungsarbeiten in Hamburg bei Blohm & Voß ausführen zu lassen. März 1945!

Anfang April war es fertig. Das heißt, fertig vielleicht für Leute, die nicht damit gegen den Feind zu fahren brauchten. Für mich war es in keiner Hinsicht frontklar. Ich beantragte die mir zustehende Auswechslung der Batterien; sie hatten nur noch 70 Prozent der Kapazität. Erneuerung sämtlicher Hauptkupplungen; sie waren über ein Jahr in Betrieb und konnten jeden Tag zu schleifen anfangen. Weiterhin Turmpanzer gegen Flieger, Auswechslung meines Funkmeßgerätes und eine Mindestzeit zur Ausbildung der Besatzung, denn unerprobte Männer waren eingeschifft worden.

Es hieß jedoch: „Abgelehnt wegen Mangels an Material.“ Mir wurde der Befehl erteilt, zur Ausrüstung nach Kiel zu gehen. Es blieb nichts anderes übrig.

Für wenige Tage fuhr ich noch einmal nach Berlin, um mich von meiner Mutter zu verabschieden. Der Krieg ging dem Ende entgegen. Schon wurde die Verteidigung Hamburgs geplant. Das Schicksal des deutschen Volkes schien dem Nichts preisgegeben zu sein.

Ich kehrte zurück. Jeden Tag lag Kiel im Bombenhagel. Der Hafen wurde vernebelt, und ich mußte oft mehrmals täglich mein Boot in irgendeine geschützte Bucht fahren. Es war wie an der Front. An der offenen Brücke pfiffen Raketenbomben vorbei. Unsere Maschinen mußten langsam laufen. Man konnte nichts sehen, der Hafen war voller Schiffe. Es hieß abwarten. Hoffentlich ging es gut! Flugzeugmotoren summten unaufhörlich. Deutsche Jäger waren nicht mehr zu erblicken.

Zwei Tage vor dem Auslaufen. Das Boot ist voll ausgerüstet. Gegen Mittag heulen die Alarmsirenen. Wir legen ab. Hinter mir ist das Boot eines meiner Crewkameraden. Ganz dicht bleibt es im Kielwasser. Wir sind im Mittelpunkt der Bombenwürfe. Amerikanische Jagdflugzeuge rauschen dicht über unsere Köpfe. Es gibt keine Abwehr mehr. Sie wissen es und sind kühn. Hundert Meter neben mir schlagen zwei Bomben in die „New York“, den Passagierdampfer, mit dem ich einst nach Nordamerika gereist war. Er brennt wie eine Fackel. Ab und zu fliegt knallend Munition in die Luft. Ein schauriges Feuerwerk. Einschläge hinter dem Boot. „Äußerste Kraft voraus!“ Es bleibt sich gleich, ob man langsam oder schnell fährt, aber es beruhigt die Nerven, wenn man etwas befiehlt. Detonationen hinter mir. Treffer auf dem Boot meines Kameraden. In wenigen Sekunden verschwindet es unter der Wasseroberfläche. Nur wenige werden gerettet. –

Es ging nach Norwegen. Hier sollte der Brennstoff ergänzt werden, das Boot zwei Tage Übungen mit dem neueingebauten Schnorchel fahren, und dann würde es in den Einsatz gehen.

Insgesamt bildeten wir für diesen Marsch eine Gruppe von drei Booten. Unter uns ein Boot des neuen Typs XXI. Es war das erste, das an die Front geschickt wurde.

Der Kommandant des U-Boots erzählte sehr viel von den guten Eigenschaften seines neuen Fahrzeugs; und abgesehen davon war ich natürlich neidisch, denn es war wirklich ein Prachtwerk.

Die Fahrt nach Norwegen galt als überaus gefährlich, da der Seeraum von den Engländern stark bewacht wurde.

Weit über die Hälfte der Boote ging schon auf ihrer ersten Überfüh-

rung verloren, vor allen Dingen deshalb, da wegen Minengefahr bei Fliegerangriffen oft nicht getaucht werden konnte.

Kaum sind wir aus dem Geleit entlassen, als auch schon feindliche Flugzeuge im Radarabwehrgerät gemeldet werden. Wir schätzen zwölf. Sie kommen rasend schnell näher. Wenig Wasser, Minen. Es brummt. Wir werden umkreist. Anscheinend will man uns genau erfassen oder vor dem Angriff Verstärkung abwarten. Wir sind auf neuartige Raketengeschosse gefaßt. Aufgetaucht wären wir unrettbar verloren. Ich gebe trotz Minengefahr Tauchalarm. Es geht gut.

Jedesmal, wenn wir unser Fu-M-B aus dem Wasser stecken, meldet es in der Nähe befindliche Flugzeuge. Scheinbar kennen sie unseren Weg und verfolgten uns. Bis zum Anbruch des Tages müssen wir noch mit unserem ersten Schnorchelversuch warten. Für meinen Leitenden Ingenieur und viele von der Besatzung ist es etwas Neues. Einer der Hauptgründe, warum ich bei einem meiner Vorgesetzten eine kurze Ausbildungszeit des Bootes in der Ostsee beantragt hatte.

Das Hauptminengebiet ist passiert. Friedlich ziehen wir auf 50 Meter Tiefe dahin. Die Zeit kommt, daß die Akkumulatoren aufgeladen werden müssen. Eine sichere Angelegenheit mit dem neueingebauten Schnorchel. Auftauchen ist nicht mehr nötig; die Dieselmaschinen arbeiten jetzt auch unter der Wasseroberfläche. Im Radar kann der Schnorchelkopf nur schwer erfaßt werden.

Hydraulisch hebt sich der Schnorchel. Noch steuern wir auf 20 Meter. Ein Rundblick soll mich davon überzeugen, daß weder Schiffe noch Flugzeuge in der Nähe sind, die unter Umständen ohne Radar suchen. Also vierzehn Meter Sehrohrtiefe. Nichts in Sicht. Die Motoren springen an. Einer lädt die Batterien, der andere ist auf die Schraube gekuppelt.

Die Fahrmeßanlage geht auf sieben Meilen. Luft strömt durch die Schnorchelanlage ein. Nichtsdestoweniger nimmt der Unterdruck im Boot beachtlich zu. Die Saugwirkung der Maschinen ist zu groß. Der Ingenieur steuert schlecht. Bald schaut der Schnorchel zu weit heraus, bald schneidet er unter. So geht es natürlich nicht. Beim Unterschneiden schließt sich das Ventil, und die von den Dieselmotoren beanspruchte Luft wird aus dem Raum gesogen. Der Schnorchelmast kommt wieder frei. Tosend stellt sich der Druckausgleich her. Ständiger Wechsel. Die Ohren schmerzen. Unheimlich, diese Schnorchelei. Mir platzt die Geduld. Ich schimpfe. Natürlich kann ich dem Ingenieur keinen Vorwurf machen. Er „schnorchelt" zum ersten Male.

Man könnte uns mit einer Seeschlange vergleichen. Oben, unten, oben, unten. Jetzt sind wir schon auf 30 Meter. Die Abgase können nicht mehr entweichen, die Wassersäule über dem Auspuff steht zu hoch. Sie schlagen in den Raum. Schwarz, beizend. Abstellen! Zu spät. Rauchwolken wälzen sich durch das Boot. Fluchtartig verläßt das Personal den Maschinenraum.

„Auftauchen!" Ich bin in den Turm unter das Luk gestiegen. Der Qualm kommt nach. Hoffentlich werden die Leute nicht ohnmächtig, ehe die Ventile bedient sind. Wir sind an der Oberfläche. Ein Rad muß aufgedreht werden, damit sich im Boot atmosphärischer Druck herstellt, sonst läßt sich das Aussteigeluk nicht öffnen. Der Druckausgleich soll nach Vorschrift langsam vonstatten gehen. Meine Männer haben aber verständlicherweise nur einen Gedanken: frische Luft! Mir ergeht es genauso. Luk auf und raus ist eins. Ich vernehme Schreie, viele halten sich die Hände auf die Ohren. Sie schmerzen gewaltig. Der Druckaus-

gleich ist zu schnell hergestellt worden. Wir erreichen den Stützpunkt Christiansund-Süd am 26. April 1945.

Der Zusammenbruch vollzieht sich in schicksalhafter Weise. Es erreicht uns die Meldung, daß Hitler im Kampf um Berlin gefallen sei. Großadmiral Dönitz übernimmt den Oberbefehl über alle drei Wehrmachtsteile. Er wird Staatsoberhaupt. Man spricht davon, daß er den Kampf von Norwegen aus fortsetzen wolle.

Unser Leitender Ingenieur hat inzwischen „schnorcheln" gelernt. Wir sind auslaufbereit. Allerdings fangen, wie vorauszusehen war, die Dieselkupplungen zu schleifen an.

2. Mai. Es war soweit. Noch einmal versuchte der Flottillenchef, den Mut in einer Abschiedsansprache zu heben.

Die norwegische Küste lag hinter uns. Nachts schnorchelten wir. Mein Einsatzbefehl lautete: Vor Southampton aufhalten, wenn möglich, in den Hafen eindringen.

Schon wenige Tage nach dem Auslaufen fiel das Hauptsehrohr aus. Eine ernste Angelegenheit, da es zur Schnorchelfahrt unbedingt erforderlich war. Wir fuhren somit blind und konnten nicht sehen, ob die Maschinen qualmten, oder ob sich Suchgruppen näherten. Das zweite Sehrohr nützte in diesem Fall nichts, da es zu kurz und ausschließlich zu Nacht- und Dämmerungsangriffen bestimmt war. Es hatte eine besondere Optik, und außerdem konnte man mit ihm direkt nach oben sehen.

Einlaufen wollte ich auf keinen Fall. Unbeirrbar setzten wir den Marsch gen Süden fort. Die nervliche Beanspruchung während der Schnorchelfahrt war recht groß, denn nichts Übleres gibt es, als blind zu fahren, ohne zu sehen, was auf der Wasseroberfläche vor sich geht. Zudem wurden entsprechend der Jahreszeit die nordischen Nächte kürzer und heller. Natürlich verwendeten wir die Stunden der größten Dunkelheit zum Aufladen der Batterien; aber der Schnorchel zog eine weiße Blasenbahn. Wenn er nun auch noch Rauch entwickelte, so waren wir der Entdeckung noch mehr ausgesetzt.

Anscheinend sind wir jetzt direkt im Sperrgürtel. Unaufhörlich haben wir den tiefen, typischen Brummton im Radarabwehrgerät. Er schwillt an und ab. Auch die Warnlampe leuchtet hellgrün auf, einmal stärker, dann wieder schwächer. Wenn der Gegner sucht, dreht sich seine Antenne im Kreise, und jedesmal, wenn der Funkstrahl direkt auf das am Schnorchel befestigte Empfangsnetz trifft, sind die Anzeichen in unserem Gerät am intensivsten. Der erfahrene Beobachter kann unter Umständen daraus entnehmen, ob man noch unerfaßt oder wahrscheinlich vom Gegner schon eingepeilt ist. Es ist ratsam, sich dem näher kommenden Feind zu entziehen, auf größere Tiefen zu steuern und den Schnorchelkopf einzuziehen. Anfangs tun wir es immer. Aber die Konsequenz bleibt nicht aus, daß die Akkumulatoren nicht ausreichend geladen werden können.

Fünf Tage geht es nun schon so. Die englische Propaganda gibt seit geraumer Zeit jedem deutschen U-Boot nur 40 Tage Lebensdauer, und mit Berechtigung; wir wissen es. 40 Tage im Höchstfall. Acht haben wir schon hinter uns; 32 fehlen noch. Es ist aber nicht gesagt, daß es unbedingt so lange dauern muß. Vielleicht heute, vielleicht morgen.

Während einer Schnorchelfahrt ist ein Offiziersfunkspruch eingegangen. Der Zweite Offizier übergibt ihn mir. Was ist das? Er enthält eine

Art Rückblick auf den Kampf der Unterseeboote und lautet ungefähr folgendermaßen: „U-Boot-Männer! Tapfer habt Ihr Euch fünf Jahre als wahre Helden auf den Weltmeeren geschlagen. Stolz könnt Ihr auf Eure Taten zurückblicken. Eure Leistungen sind unvergleichlich und einmalig. Unvergänglich werdet Ihr in die Geschichtsschreibung eingehen. Mögen die Kämpfe aber noch so hart gewesen sein, das schwerste Ereignis steht Euch jetzt bevor; wir müssen kapitulieren, und Ihr habt in Zukunft die Befehle der Alliierten auszuführen." Die Unterschrift war auf dem empfangenen Funkspruch ausgeblieben, denn vor ihrem Empfang schnitt die Antenne auf dem Schnorchel unter.

Von wem stammte der Funkspruch; Konnte ihn Großadmiral Dönitz verfaßt haben? Es schien unwahrscheinlich nach allem, was vorher war. Vielleicht war es eine List des Gegners, nachdem er eine Funkstelle mit Schlüsselunterlagen erobert hatte. Ich ziehe mich in den Kommandantenraum zurück. Die verschiedensten Überlegungen gehen mir im Kopf herum.

Am nächsten Tag trifft ein neuer Funkspruch ein. Wiederum bespreche ich die Lage mit meinen Offizieren. Ich halte daran fest, daß uns nicht eine vom Gegner vorgeschriebene Handlungsweise auferlegt werden kann, sofern nicht als erwiesen gilt, daß dies im Sinne unserer eigenen Führung liegt. Nach den letzten empfangenen Befehlen ist es unwahrscheinlich. Ich lehne also die Ausführung dieser Aufforderung ab und halte es für angebracht, nach eigenem Ermessen zu handeln. Jetzt kommt ein Funkspruch und besagt, daß sofort aufzutauchen sei, den Standort zu melden, die Waffen zu vernichten und eine blaue oder weiße Flagge zu zeigen. Unterschrift Alliiertes Komitee.

Mir platzt die Geduld. Meine Gedanken haben sich zu einem Plan verdichtet. Ich will ihn meiner Besatzung vortragen. Sie ist bisher von den Vorgängen noch nicht unterrichtet worden. Ich halte eine kurze Ansprache und schildere die Lage. Dann komme ich auf meinen Plan:

„Unter uns ist ein Obermaschinist, der Argentinien kennt und mit Freunden drüben in Verbindung geblieben ist, so daß er manche Auskunft über diese südamerikanische Republik, der eine große Zukunft beschieden ist, geben kann. Auch ich besitze dort Bekannte und Freunde. Nach allem, was ich weiß, ist es einer der fortgeschrittensten Staaten Südamerikas, mit reichen Naturschätzen, riesigen Bodenflächen und Möglichkeiten der Entwicklung, die dem einzelnen eine große Chance geben. – Kameraden, der Gegner fordert unsere Übergabe. Er pocht darauf, daß die Führung kapituliert habe. Nach allen Vorgängen ist es unwahrscheinlich, daß Großadmiral Dönitz in dieser Weise eine förmliche Übergabe vollzogen hat. Der letzte Widerstand mag tatsächlich vom hundertfältig überlegenen Gegner in der Heimat gebrochen, der Krieg tatsächlich zu Ende sein. Für uns kommt es aber nicht in Frage, Befehle des Feindes auszuführen, ohne nähere Umstände zu kennen. Ich bin dafür, den gemeinsamen Marsch fortzusetzen, ohne kriegerische Handlungen zu begehen. Ich werde kein Schiff mehr angreifen oder versenken, ich will keine Repressalien auf das Haupt Unschuldiger laden. Es ist sinnlos, Krieg auf eigene Faust zu führen. Unser Marschziel soll Argentinien sein. Wir haben große Mengen Lebensmittel an Bord, die es uns ersparen, das kümmerliche Brot der Gefangenschaft essen zu müssen. Das, was ich hiermit als meine Überzeugung und meinen Plan unterbreite, ist so schwerwiegend für das Schicksal jedes einzelnen, daß ich nicht als militärischer Vorgesetzter von Ihnen die Ausführung verlangen, son-

dern sie Ihrer persönlichen Entscheidung, frei von jedem Zwang, überlassen will. Überlegen Sie es sich, stimmen Sie darüber ab! Ich hoffe, daß Sie die schweren Nachrichten mit soldatischer Würde tragen werden."

Die Abstimmung ging vor sich. Natürlich wurde vorher lange beraten.

Von der 48 Mann starken Besatzung stimmten 30 für die Fahrt nach Südamerika, zwei wollten nach Spanien, da sie hofften, von dort aus schneller und sicherer zurückzukommen, und weitere 16 hatten nur den einen Wunsch, zu ihren Familien zurückzukehren. Nichts lag für sie näher, denn sie waren verheiratet. Es handelte sich fast ausschließlich um Unteroffiziere; sie waren die Ältesten.

Ich wollte auf jeden Fall dem Wunsch der verheirateten Besatzungsmitglieder gerecht werden. Im Unteroffiziersraum hielten wir über die vorhandenen Möglichkeiten Rat.

Ich schlug eine Ausschiffung daran interessierter Besatzungsmitglieder an der norwegischen Küste vor. Dort waren sie nahe der Heimat und konnten sich womöglich dahin durchschlagen. Also Kurs Norwegen. In Höhe Bergen sollte das Manöver vonstatten gehen. Wir nahmen Abschied voneinander. Uns war recht traurig zumute.

Es war folgendes geplant: Wir wollten bei Dunkelheit die Küste anlaufen und unsere Kameraden in Schlauchbooten ausschiffen. Sie ihrerseits hatten die Absicht, mit einem Boot oder Schiff zu versuchen, nach Deutschland zu gelangen. Lebensmittel wollten sie für vier Wochen mitnehmen. Wir hatten reichlich Vorräte. –

10. Mai. Finstere Nacht. Wir näherten uns der Küste. Acht Tage waren wir schon getaucht, und unter Wasser konnte man keinen astronomischen Standort berechnen. Besonders für U-Boote errichtete Peilfunkstationen und „Elektrosonnen" waren nicht mehr in Betrieb. Wir konnten nicht genau wissen, wo wir waren. Leicht wäre es natürlich gewesen, einen Hafen anzulaufen, denn dort gibt es Leuchtfeuer, und man kann sich leicht orientieren. Diese Idee schied aber aus, da wir sofort gefangengenommen worden wären.

Die Unteroffiziere bereiteten sich vor, packten die wichtigsten Sachen in handliches Gepäck und arbeiteten die ersten Pläne zur Durchführung ihres Vorhabens aus. Auch einige Karten größeren Maßstabes nahmen sie mit. Vielleicht war es das letzte Mal in ihrem Leben, daß unsere Kameraden mit einem Unterseeboot auftauchten. Wenige Meilen standen wir vor der Küste. In der dunklen Nacht erschwerte noch leichter Nebel die Orientierung. Zwei große Gummiboote wurden mit Luft gefüllt. Jeder hatte sein Einmannboot auf dem Rücken. Die vielen Gepäckstücke standen an Oberdeck bereit. Es war Mitternacht. Bald würde es dämmern. Ein Glück, daß es nicht schon Hochsommer war, da wäre es fast immer hell gewesen. Es mußte schnell gehandelt werden, und doch mußten wir langsam laufen. Zu viele Riffe waren der Küste vorgelagert. Das automatische Lot meldete ständig die Tiefe.

Es zeigte nur noch wenige Meter. 10; 8; 15. Ständig änderten sich die Meldungen. Das Boot lief mit Elektromotoren. Einer machte langsamste Fahrt voraus, der andere war klar „zu äußerster Fahrt zurück". Würde es klappen? Unmöglich würde man an dieser Stelle ausgerechnet ein deutsches Unterseeboot erwarten.

Da – was war das? Der Bug hebt sich. Ohne Stoß und ohne Geräusch. Der Tiefenmesser zeigt immer noch fünf Meter unter dem Kiel. „Äußerste Kraft zurück!" Zu spät. Das Vorschiff ragt bis über die Tiefenruder

aus dem Wasser. Starke Lastigkeit, vielleicht dreißig Grad. Schon fünf Minuten arbeiten die Maschinen zurück. Das Boot rührt sich nicht von der Stelle. Wir gehen voraus, lassen die Maschinen entgegengesetzt laufen. Kein Erfolg, die Lage scheint hoffnungslos! Den sechzehn Kameraden schlage ich vor, das Boot zu verlassen, ehe wir entdeckt werden. Anscheinend sind wir verloren. Bei Anbruch des Tages müssen wir gesehen werden. Sollten wir das Boot sprengen oder intakt übergeben? Noch war Zeit zu derartigen Überlegungen, noch herrschte einigermaßen Dunkelheit.

Der letzte Händedruck. Vielen laufen die Tränen über die Wangen. Die Gesichter drücken Rührung aus.

Die Boote gehen zu Wasser. Eins kippt um. Wir liegen zu schräg. Zwei Mann fallen ins Wasser. Sie werden aufgefischt. Zum Umziehen reicht die Zeit nicht. Die Dämmerung setzt bereits ein. Die Männer entfernen sich. Wir winken uns zu. Vielleicht ist ihre Lage jetzt besser als die unsrige, bewegungsunfähig, auf einem Felsen! Der Ingenieur arbeitet verzweifelt. Wasser wird aus den Zellen gepumpt. Von links nach rechts und umgekehrt trimmen wir. Die Maschinen geben ihr Äußerstes her. Schraubenwasser quillt am Heck auf. Nutzlos, das Boot rührt sich nicht von der Stelle.

Letzte Möglichkeit: Preßluft auf alle Tanks. Es zischt. Die Motoren heulen auf. „Dreimal äußerste Kraft zurück!" Die roten Warnstriche an den Kontrollarmaturen interessieren nicht mehr. Auf der Brücke spürt man deutlich, wie enorm die Belastung ist. Das Boot vibriert. „Ruder hart steuerbord – hart backbord!" – Hurra! Das Boot bewegt sich. Es geht zurück, der Bug senkt sich. Immer klarer wird die Küste sichtbar. Wir drehen auf der Stelle. Den Weg hat der Navigationsoffizier genau aufgezeichnet. Es geht zurück. Erst langsam und dann immer schneller. Es ist hell, die Maschinen laufen schon große Fahrt. Schwach erkennen wir noch unsere Kameraden. Jetzt geben sie Lichtzeichen mit einer Morselampe. Sie können es sich leisten. Von der Küste aus ist das Blinken nicht wahrzunehmen. Sie zeigen ihr den Rücken. „Gute Fahrt! Sollten wir gefaßt werden, so sagen wir aus, auf Mine gelaufen – letzte Überlebende." Sie entschwinden unseren Blicken. Geschützfeuer blitzt an Land auf. Batterien beschießen uns.

Wirklich gut klappt es mit der verkleinerten Besatzung. Das Maschinenpersonal fährt fast ohne Vorgesetzte. Alles junge Matrosen. Aber sie verstehen ihr Handwerk.

Für unsere Begriffe ist es noch immer flach. 100 Meter. Wir legen uns auf den Grund. Nun haben wir Zeit. Schallplatten werden gespielt. Die Heizer ziehen in den Unteroffiziersraum. Etwas mehr Platz kommt nun auf jeden. Mit voller Besatzung war es doch sehr eng.

Die Atempause, die wir uns gegönnt haben, ist vorüber. Der entscheidende Marsch soll angetreten werden. Von der Küste Norwegens nach Argentinien! Kurs um England herum. Es galt, die größtmögliche Vorsicht walten zu lassen. Der Engländer wird die Ausfahrten strengstens bewachen. Es soll kein „Führer des Dritten Reiches" entweichen. –

Eine Woche ist vergangen. Immer das gleiche Bild. Stets dieselbe zermürbende Anspannung und Ungewißheit. Es ist nicht mehr ein Kampf im militärischen Einsatz. Es ist der Kampf um unsere persönliche Freiheit, für die Durchführung unseres Planes. Tagsüber fahren wir auf 50 Meter und nachts auf Schnorcheltiefe zum Aufladen der Batterien. Eine nervenzerreißende Sache ohne Sehrohr. Auf dem Schnorchelkopf

befindet sich zwar eine Fu-M-B-Antenne, aber ist das Warngerät wirklich das letzte Modell, und erfaßt es alle Wellenlängen?

Es ist selten, daß nicht suchende Flugzeuge oder Überwasserstreitkräfte vom Funkpersonal gemeldet werden. Auf einmal verstärkten sich die Anzeichen, fast brüllende Laute sind es. „Alarm!“ Im Nu werden die Diesel abgestellt und der Schnorchelmast umgelegt. Wir gehen auf größere Tiefe. Im Horchgerät ist nichts zu vernehmen. Kein Schraubengeräusch. Es muß ein Flugzeug gewesen sein, wahrscheinlich unmittelbar über uns, denn sonst wäre der Brummton nicht durch das ganze Boot hörbar gewesen, und die Alarmlampe hätte nicht einem Scheinwerfer geglichen. Bomben sind jedoch nicht gefallen. Vielleicht das nächste Mal. Es gibt keinen Ausweg. Wir müssen wieder auf Schnorcheltiefe. Noch zwei Stunden fehlen uns zum Aufladen. Wenn wir erst entdeckt sind, wird man uns einkreisen. Man würde alles aufbieten, um uns zu kriegen. Vielleicht sind wir das letzte Unterseeboot?

Der Schnorchelkopf schaut wieder heraus. Wir tragen, was wir bisher niemals taten, die Tauchretter umgeschnallt. Falls uns eine Bombe treffen sollte und das Boot auf den Grund sacken würde, hoffen wir, wenigstens aussteigen zu können. Unheimlich ist es, fast blind zu fahren. Aber keine andere Möglichkeit bleibt, wenn das Ziel erreicht werden soll. Es heißt, Zeit und Abstand von den gefährlichen Gebieten zu gewinnen. Noch sind viele Wochen nötig, um in eine sichere Zone zu gelangen.

18 Tage geht es nun schon so ohne Abwechslung. Die Besatzung wird langsam nervös. Zum Teil haben die Männer tiefe Ränder unter den Augen, die Gesichter fangen an, blaß zu werden und grünlich zu schimmern. Es fehlt das Tageslicht. Keine Sonne, keine frische Luft. Es ist feucht und kalt. An den Wänden bildet sich Schimmel. Die Abfälle der Küche können nicht außenbords geworfen werden, da wir ständig getaucht sind. Sie sammeln sich in unangenehmer Weise an.

Obwohl 16 Mann ausgestiegen sind, ist es immer noch recht eng. Der ehemalige Unteroffiziersraum ist nur 3,60 Meter lang, etwa 2,20 Meter breit und knapp 2 Meter hoch. Es leben 12 Personen darin. Die Seife wird knapp. Die Wäsche kann nur mit Salzwasser gewaschen werden. Sie wird nicht trocken. Schmutzige Strümpfe liegen herum. Die Spinde sind zu klein, es geht nicht alles hinein. Der eine kommt von der Wache, ist müde und will schlafen; andere spielen Skat. Wir kennen ja überhaupt keinen Unterschied mehr zwischen Tag und Nacht. Ständig künstliches Licht. Man möchte sich in dieser Zwangslage Luft verschaffen, schreien, schimpfen, um sich schlagen. Das Leben scheint unerträglich zu werden.

Wieder ist die Stunde gekommen: Schnorcheltiefe. Während dieser Zeit laufen die Diesel mit Höchstbelastung. – Was ist das? Eine Maschine wird abgestellt. Noch weiß der Ingenieur nicht, was vorgefallen ist. Es stellt sich bald heraus. Die Hauptkupplungen haben zu schleifen angefangen und sind heiß geworden. Das hat uns gerade noch gefehlt! Ohne Spezialisten, ohne Sehrohr, ohne tarnende Dunkelheit und dann in einem stark kontrollierten Seeraum. Mit einer Maschine brauchen wir fünf Stunden zum Laden. Es kann nicht ausbleiben, mein Gedanke ist: Einmal müssen wir entdeckt werden!

Wirklich hervorragend arbeitet die junge Mannschaft. In zwei Tagen ist der Schaden behoben. Das Pech scheint uns aber zu verfolgen. Der zweite Diesel fällt aus. Die gleiche Arbeit. Nur nicht den Humor verlieren, den Galgenhumor. Mit der Zeit werden wir Praxis in der Behebung von Ausfällen dieser Art bekommen. Von nun an verging kein Tag mehr,

an dem nicht irgend etwas los war. Die notwendige Generalüberholung hatte eben nicht stattgefunden; es mußte sich rächen.

Anscheinend war die feindliche Abwehr uns auf der Spur. Kaum, daß der Schnorchelkopf herausgesteckt wurde, als auch schon Anzeichen der Annäherung von Flugzeugen oder Fahrzeugen zu vernehmen waren. Um Überraschungen aus dem Wege zu gehen, gab es nur eine Möglichkeit: In kurzen Zeitabständen – vielleicht halbstündlich, die Maschine zu stoppen und auf Horchtiefe einzusteuern. Blitzschnell hatte das Manöver vor sich zu gehen.

Anfangs spielten wir Offiziere während des Schnorchelmarsches Karten. Ab und zu stand einer auf, ging in den Maschinenraum und rauchte eine Zigarette. Dann öfter. Wir nahmen uns äußerst zusammen und bewiesen gelassene Ruhe. Natürlich erwarteten wir, genau wie alle anderen an Bord, jeden Augenblick die Detonation von Bomben. Ein peinigendes Gefühl, unter Umständen noch nach Kriegsende zu den Fischen zu gehen! Jeden Tag wurde die Lage kritischer. Oftmals mußten wir acht Stunden schnorcheln, denn schon lange konnten die Motoren nicht mehr voll belastet werden.

Sieben lange Wochen. Keine Abwechslung. Immer die gleichen Gesichter. Die Nerven auf das höchste beansprucht. Abfälle und Schmutz nahmen überhand. Es gab nur die Möglichkeit, den Unrat aus dem Torpedorohr zu stoßen. Ich hatte vor, einen Torpedo ins Boot zu nehmen, dann die Abfälle in das leere Rohr zu tun und mit Preßluft hinauszudrücken.

Die Unterwasserfahrt schien kein Ende nehmen zu wollen. Fünfzigster Tag! – Wir standen zwischen England und Gibraltar. Es wurde wärmer. Der Sommer begann sich auszuwirken. Der Schimmel nahm überhand, wenn wir die Wände nicht abrieben, schienen sie in wenigen Tagen grün gestrichen. Die Sachen klebten am Körper. Das Salz auf der Haut begann zu jucken. Bei vielen stellte sich Ausschlag ein, bei anderen Furunkulose. Es half nichts, wir mußten durchhalten. Noch bis zur Höhe von Gibraltar, dann sollte der Marsch nachts über Wasser fortgesetzt werden. Wie wir uns darauf freuten! Wenigstens die Sterne wieder sehen!

Einem Mann des Maschinenpersonals war die Hand stark geschwollen. Ein riesiges Geschwür saß genau auf dem Knöchel. Ich hatte große Befürchtungen. Binnen weniger Tage war der Arm bis hinauf zum Schulterblatt dick und weich; die typischen Anzeichen von Wasserbildung. Es gab keinen Ausweg. Er mußte operiert werden!

Auf 80 Meter ziehen wir dahin. Oben ist heller Sonnenschein; jedenfalls denken wir es uns. Die Instrumente liegen bereit. Ich hole eine Schnapsflasche: das beste Betäubungsmittel. Die Stelle wird vereist, und dann erfolgt der Schnitt. Unmengen Eiter quellen heraus. Stündlich muß der Verband gewechselt werden. Wir haben Erfolg, nach einigen Tagen ist die Krisis überwunden. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Ich hatte schon geplant, den nächsten Hafen anzulaufen, oder den Patienten einem Passagierdampfer zu übergeben. Wir hätten wohl oder übel auf unser Ziel Argentinien verzichten müssen.

Immer, wenn ich allein in meiner Kammer war, kamen mir Bedenken. Hatte ich richtig gehandelt? Ich vernahm schon ab und zu heimliche Äußerungen, wie: „Wir hätten doch lieber umdrehen sollen, unsere ausgestiegenen Kameraden sind sicher schon zu Hause, und wir müssen die-

ses Elend und diese Strapazen über uns ergehen lassen. Vielleicht sehen wir das Licht der Sonne überhaupt nicht wieder."

Es muß etwas geschehen. Die Disziplin läßt nach. Gelegentlich werden Gespräche geführt und, wenn ich vorbeigehe, gestoppt. Die Besatzung ist mit den Nerven herunter. Täglich die gleiche Aufregung. Schnorcheln, Alarm! Kupplungen schleifen. Sie lassen sich nicht mehr nachstellen, die Belege sind herunter; schon hat man Nägel dazwischen geschlagen. Oft qualmt es im Boot. Dann schmerzen die Lungen, die Augen brennen.

Acht Tage später veranstalten wir ein geselliges Beisammensein, das uns alle kameradschaftlich eint. In den letzten Tagen hatte ich mich sehr zurückgehalten. Binnen kurzem sind wir erneut das, was wir am Tag der Abstimmung waren: ein Herz und eine Seele. Keiner spricht mehr von: „doch falsch gehandelt", „Spanien" oder anderen Dingen. Die Besatzung ist zu neuem Leben erwacht.

60 Tage unter Wasser. Jetzt beginnen wir wahrhaftig schon selbst zu verschimmeln. Die letzte Farbe ist aus den Gesichtern entschwunden. Die Augen haben ihren Glanz verloren. Dunkle Bärte rahmen die schmalen, blassen Gesichter ein. Wir haben keinen Appetit mehr, Hustenanfälle mehren sich. Nur noch wenig unterhalten wir uns. Mechanisch wird der Dienst versehen.

Endlich rückt der Tag heran, da ich glaube, den Auftauchbefehl verantworten zu können. Wir haben ein Gebiet erreicht, wo wir uns nach meiner Überzeugung versuchsweise wieder einmal an die Oberfläche wagen dürfen. Die Gesichter hellen sich auf. Das große Ereignis wird der beherrschende Gedanke.

Heute sind wir 66 Tage unter Wasser. „Heute nacht wird aufgetaucht!" Alle sind wie elektrisiert. Die Hölle nimmt ein Ende! Ein jeder kostet die Vorfreude aus: Wieder frische Luft atmen, den Wind um das Gesicht spielen zu lassen, die Wogen des Meeres erleben und den Blick zu den Sternen richten können. Ein kurzes Manöver, und die Bande des Infernos sind für uns gesprengt. Wir bereiten uns vor. Der Einbruch ist nach unseren Berechnungen, die wir heute wie an jedem Tag der Unterwasserfahrt vornehmen, schon erfolgt. Alle Mann sind aufgestanden. Jeder möchte auf die Brücke. Aber das wird nicht möglich sein, noch sind wir nicht weit genug von der Gefahrenzone Gibraltar entfernt.

Das Boot steigt. Ich stehe auf der Leiter am Luk. Wie früher halte ich das nunmehr völlig verrostete Rad zum Aufdrehen in den Händen. Der Mann am Horchgerät hat Rundblick genommen; nichts scheint sich in unmittelbarer Nähe zu befinden. Wir steuern auf 20 Meter.

„Auftauchen!" Ich spreche das erlösende Wort. Wie eine Zauberformel mag es diesmal in den Ohren der Besatzung klingen. Eine unbändige Freude schwingt in mir. Wie neugeboren fühlen sich alle. Das Leben hat uns wieder!

Luft strömt tosend in die Tanks. Der Tiefenmesser im Turm bewegt sich schnell. Wie im Fahrstuhl geht es an die Oberfläche.

Ingenieur: „Turmluk frei!" Druckausgleich. Ich öffne den Lukendekkel und stehe auf der Brücke. Hinter mir der Erste Wachoffizier. Ein prüfender Rundblick. Kein Fahrzeug in Sicht.

Über mir öffnet sich die Unendlichkeit eines Himmels, an dem die Sterne gleich leuchtenden Diamanten prangen. Dankbar geht mein Blick zu ihnen hinauf. Um mich herum ist die Weite des Meeres. Welche Erlösung von der erdrückenden Enge des stählernen Schiffsleibes! Der

Mond strahlt ein mildes Licht aus. Die Brückenwache ist aufgezogen. In der Zentrale haben sich die Freiwachen gesammelt. Sie schauen nach oben. Nur wenig können sie durch das Luk die Sterne sehen. „Frage, ein Mann Brücke?“ sind die üblichen Worte mit denen man sich auf einem U-Boot erkundigt, ob es gestattet ist, auf die Brücke zu kommen. Jetzt reißt es nicht ab: Einer, noch einer, und immer wieder einer will nach oben. Eigentlich dürften nur zwei Mann außer der Brückenwache oben sein. Aber diesmal ist es wirklich schwer, nein zu sagen. Bald sind sie fast alle oben versammelt. Nur ein Funker und das diensthabende Maschinenpersonal müssen unten bleiben.

Eigentlich wollten wir vor dem Hellwerden tauchen. Nein, nach dem Sonnenaufgang. Ihn müssen wir noch bewundern. Blutrot steigt der Feuerball aus dem Meer. Wolkenloser Himmel. Alle sind wir von dem Schauspiel ergriffen. Keiner spricht. Still betrachte ich die Gesichter. Abgemagert, Falten, die Augen scheinen in tiefen Höhlen zu liegen, graue, ins Gelblichgrünliche schimmernde Haut, die Lippen sind nicht mehr rot, und dazu ein wilder Bart. Wie haben sich die einst so frischen Gesichter verändert! Um viele Jahre scheinen sie gealtert. Mein Erster Wachoffizier hat weiße Haare bekommen.

Unser Brennstoff hatte sich bei Beendigung des ununterbrochenen Unterwassermarsches bis auf 40 Tonnen erschöpft. Das war einer der Gründe gewesen, weswegen einigen Matrosen Bedenken gekommen waren und ihnen das Erreichen unseres Zieles unmöglich schien. Sie hatten die zurückgelegte Entfernung und den dafür benötigten Brennstoffverbrauch sowie die fehlende Distanz und das dafür notwendige Treiböl errechnet. Der Vergleich der reinen Zahlen fiel auf den ersten Blick erschreckend aus. 40 Tonnen waren für 1800 zurückgelegte Seemeilen verbraucht, für die 5500 fehlenden Seemeilen standen nur weitere 40 Tonnen zur Verfügung. Wir hatten zwar beim Auslaufen eine Tankkapazität für 120 Tonnen, aber in den Tagen vor dem Zusammenbruch konnte man uns nur 80 mitgeben. Die deutschen Vorräte waren erschöpft, synthetische Herstellung und Nachschubwege zerschlagen. Die geringe Menge, die unser Leitender Ingenieur durch geschickte Messungen mehr bekam, war bald erschöpft.

Nach ausgiebigen Beratungen und Berechnungen kam ich zu dem Resultat: Nur noch in dringenden Fällen tauchen, da dies höchst unökonomisch ist. Auf keinen Fall mehr „schnorcheln“! Ich ordnete an, daß aufgetaucht 10 Stunden mit geringen, nämlich ungefähr 60 Schraubenumdrehungen eines Dieselmotors gefahren werde und die restlichen 14 Stunden des Tages mit einer Elektromaschine. Auf mögliche Schäden, die durch so langsame Fahrtstufen auftreten, konnte keine Rücksicht mehr genommen werden. Ich errechnete die Ankunft für Mitte August und hoffte, außerdem noch 5 Tonnen Treiböl übrig zu haben. Falls der Brennstoff nicht ausreichen sollte, planten wir, Segel zu nähen und eine Strecke unter Ausnutzung der zum Teil günstigen Strömungen und Winde des Südatlantik treibenderweise zurückzulegen. Notfalls bestand die Möglichkeit, Brasilien anzulaufen. –

Die Stimmung der Besatzung wird zusehends besser. Wir begegnen vielen Schiffen. Sie haben Positionslichter gesetzt. Der Krieg ist für sie vorbei. Eines Nachts überholt uns ein Passagierdampfer. Gedämpfte Tanzmusik schallt zu uns herüber. Menschen gehen auf dem Promenadendeck spazieren. Sehnsüchtig schauen wir auf den „Riesen“, der wie ein Lichtberg anmutet und, als wenn nichts geschehen wäre, majestä-

tisch seine Bahn zieht. Eine Stunde lang bleibt er für uns sichtbar. Der einst so gefürchtete „Graue Wolf" ist zu einem zahmen Hündchen geworden. Es heißt Brennstoff sparen. Wir sacken zurück.

Beim Überwassermarsch können wir den Rundfunk einstellen, Musik hören und vor allen Dingen auch wieder Nachrichten vernehmen. Über zwei Monate lebten wir von der Außenwelt völlig abgeschnitten. Nunmehr kann man sich über die Lage wieder ein Bild machen. Daß es erschütternd und schlimm in der Heimat aussieht, wird aus den Meldungen klar ersichtlich. Auch die Vorgänge um die Kapitulation vermögen wir zu rekonstruieren.

Daraus ergeben sich für mich wichtige Schlußfolgerungen. Ich bin für das Schicksal und das Wohl meiner Besatzungsmitglieder verantwortlich. Die Gespräche der Besatzungsmitglieder handeln fast ausnahmslos von der Sorge um die Angehörigen. Viele Männer hatten schon beim Auslaufen keine Nachricht mehr von ihnen erhalten.

Wir nähern uns den Kapverdischen Inseln. Es ist noch dunkel. Jeden Augenblick erwarten wir das Erscheinen der felsigen Berge. Schon lange haben wir kein Land gesehen. Gespannt durchbohren unsere Augen die schwarze Nacht. Ein Schatten kommt in Sicht, noch einer. Der Abstand verringert sich nur langsam. Es beginnt zu dämmern. Wir tauchen nicht. Bestimmt gibt es keine Ausguckposten auf den Inseln. Die Sonne geht auf. Die massigen Felsen, die mit scharfen Konturen aus dem Meer ragen, bieten einen herrlichen Anblick. Schon erkennen wir an den Abhängen Felder und Grünflächen. Fischerboote mit farbigen Segeln erhöhen die romantische Stimmung.

Wir gehen auf Nachtzielsehrohrtiefe. Das uns verbliebene zweite Periskop ist zwar sehr kurz, aber hier wird niemand auf Strudelbildung der dicht unter der Oberfläche arbeitenden Schrauben achten. Auf höchstens tausend Meter passieren wir die Insel. Jeder hat die Gelegenheit, einmal durch die Prismen zu schauen. Alle sind begeistert. Deutlich erkennen wir im Freien arbeitende Menschen. Eigentlich müßte man sich hier einige Tage erholen! Zwischen den Inseln werden die Alliierten kein U-Boot vermuten.

Aus dem Segelhandbuch ersehe ich, daß einige dieser Inseln unbewohnt sind. Wir begeistern uns an der Idee, eine davon anzulaufen. Schon haben wir Kurs auf das Eiland „Branca". – „Auftauchen!" Wir fühlen uns sicher. Die Besatzung ist an Oberdeck. Spiegelglatte See. Strahlend liegt der Felsen in den blauen Fluten, weiß umbrandet sind die Ufer. Eine Unzahl von Delphinen umschwimmt uns im Spiel. Wir nähern uns der Küste. Bis auf einige Fischerhütten ist auch im Glas nichts zu erkennen, was auf das Vorhandensein von menschlichen Lebewesen schließen läßt. Die verwahrlosten Häuschen und Höhlen bieten anscheinend nur Fischern bei Unwetter Schutz. Jetzt werden sie auf den größeren Inseln sein. Vorsichtig, mit nur einem Elektromotor, fahren wir heran. In dem klaren Wasser erkennt man jeden Felsen und jede Untiefe. Nur eine geringe Entfernung trennt uns vom Ufer. Die Brandung ist jedoch so stark, daß wir uns zum Ankern entschließen müssen.

Die Kapverdischen Inseln liegen im sogenannten Haifischgürtel. Anfängliche Bedenken, zu baden, sind bald überwunden, denn bei der Gegenwart so vieler Schweinsfische liegt keine Gefahr vor. Auch ist die Wasseroberfläche derart spiegelglatt, daß die Annäherung von men-

schenfressenden Haien rechtzeitig bemerkt werden müßte. Eine nur wenig bekannte Tatsache ist, daß Delphine die um ein Vielfaches größeren Haie vertreiben oder töten. Sie sind schneller, wendiger und treten fast immer in größeren Mengen auf. Es sollen sich Fälle ereignet haben, daß sie sogar im Wasser befindliche Menschen vor Haien retteten, indem sie eine Art Schutzgürtel um die Schwimmer bildeten.

Der Versuch, mit kleinen Booten die Küste zu besteigen, scheitert an der Brandung.

Die Nacht ist sternklar und warm. Wir feiern ein Bootsfest. Wir wollen einmal den allgemeinen Jammer des Zusammenbruchs vergessen.

Das morgendliche Bad ist genommen, der Anker gelichtet, ein Diesel hämmert langsam seinen eintönigen Takt. – Kurs Süd, dem Ziel entgegen. Die letzte Insel der Gruppe ist gepeilt und passiert. Ruhig und unbewegt breitet sich das Meer aus. Die Sonne brennt heiß vom Himmel. Die Männer liegen ausnahmslos auf Deck und bräunen sich die blassen Körper. Wie wohl es tut! Ausschlag und Geschwülste verschwinden in wenigen Tagen. Die hageren, zerfurchten Gesichter werden runder und zufriedener. Unstimmigkeiten nehmen ab.

Im Boot selbst schläft kaum noch jemand. Die Luft ist zu dumpf und stickig und die Hitze groß. In Hängematten, auf Decken oder Kissen halten sich die Männer im Freien auf. Wir essen sogar an Deck. Gut, daß uns niemand sehen kann. Ein Kriegsschiff mit Hängematten und Sonnensegeln zwischen den Kanonen! Wir schießen auf leere Flaschen, bauen Harpunen und fischen. Ab und zu fliegen Handgranaten ins Meer und bereichern durch aufgetriebenes Getier den Küchenzettel.

Beim Passieren von Schiffen schlagen wir einen kleinen Haken und bleiben außer Sichtweite. Aber warum diese Umständlichkeit? Wir werden uns verkleiden! – Gesagt, getan. – Schon werden Leinwand und Segeltuch in Streifen geschnitten und so aufgehängt, daß unsere Silhouette der eines normalen Frachtschiffes gleichkommt. Alle haben Einfälle. Sogar der Schornstein fehlt nicht. Aus Blech wird ein Rohr gefertigt und auf eine Büchse mit öligen Lappen gesetzt. Ein angeschlossener Preßluftschlauch ermöglicht bessere Verbrennung. Von nun an weichen wir keinem Schiff mehr aus. Wir sind wirklich ganz naturgetreu. Dicke Rauchschwaden und sprühende Funken steigen, wenn nötig, gen Himmel!

Wir kommen dem Äquator näher. Die Sonne sticht vom Himmel. Kein Windhauch regt sich. Wir sind im Kalmengürtel, dem Gebiet völliger Windstille, das von Segelschiffsfahrern so gefürchtet war. Selbstgemachte Sonnenhüte schützen Kopf und Nacken vor der Tagesglut. Jeder bastelt sein eigenes Modell.

Unermüdlich zieht unser Schiffchen seine Bahn. Nie setzt das gurgelnde Geräusch des aufquirlenden Kielwassers und der Bugsee aus. Wir sind schwarzgebrannt wie die Mohren, lassen die Beine ins Wasser hängen, essen, trinken und rauchen. Arbeit gibt es nur noch wenig. Die Räume unseres braven Gefährtes erstrahlen in neuem Glanz. Der Rost ist verschwunden, die Tropensonne hat das Holz ausgetrocknet. Der Kampf gegen den Schimmel ist gewonnen. Wäsche waschen wir seit geraumer Zeit nicht mehr, sondern ziehen sie, an einer Leine befestigt, eine Stunde hinter dem Boot her. Scharfes Seewasser und Fahrtstrom waschen gründlicher als die beste Waschmaschine. Der Erfinder des Verfahrens wird allgemein gelobt.

Das Radio meldet: „U 530“ in Mar del Plata eingelaufen. Gespannt

hören wir jede neue Sendung ab. Was wird mit der Besatzung geschehen? Wird sie ausgeliefert werden oder in Argentinien bleiben, in dem Land, das von uns so viel besprochen wurde? Zu schade, daß wir kein Spanisch verstehen. Weitaus interessanter wäre es, die Nachrichten aus direkter Quelle zu hören.

Die Zeit vergeht schnell. Wir sehen den am Himmel reflektierten Lichtschein von Rio de Janeiro. Wir kommen südlicher und südlicher. Schon wird es kühler. Die tropischen Zonen sind passiert. Da unser Einsatz im Nordatlantik geplant war, haben wir keine Karten von der südlichen Halbkugel. Wir navigieren lediglich nach Zahlen und zeichnen Übersichtskarten selbst. Die Längen- und Breitengrade wichtiger Küstenstädte entnehmen wir Handbüchern, die zum Glück vorhanden sind. Wohlweislich nähern wir uns nicht der durch vorgelagerte Felsen als gefährlich bekannten brasilianischen Küste. Warum ein Risiko eingehen, um ein paar Stunden durch Verkürzung des Weges zu gewinnen?

„U 530" ist den Nordamerikanern mit der Besatzung ausgeliefert worden. Also mußten seine Männer die Gefangenschaft hinnehmen. Eine bedeutungsvolle Nachricht. Unsere Hoffnung auf Freiheit erleidet einen schweren Schlag. Ich muß jetzt Umstände berücksichtigen, die vorher nicht gegeben waren. Ich habe mich mit der Realität auseinanderzusetzen und darf mich keinen Illusionen hingeben.

Was sollen wir tun? Wäre es vielleicht günstiger, es mit Brasilien oder Uruguay zu versuchen? Oder ist es am besten, das Boot vor der argentinischen Küste zu vernichten? Mag dann jeder auf eigene Faust versuchen, die Zukunft zu meistern. Der Gedanke wäre nicht abwegig, und nach der Auslieferung unseres Vorgängers scheint es das Naheliegende, um nicht auch hinter Stacheldraht zu wandern. Die Mehrzahl bereitet sich auf ein Aussteigen vor. Die Männer nähen sich Rucksäcke und stellen die notwendigsten Sachen zusammen. Sogar Werkzeug planen einige mitzunehmen, um sich möglicherweise als Maschinenschlosser betätigen zu können.

Bisher habe ich immer im Einvernehmen mit der Überzeugung der Besatzung gehandelt. Meine Kommandantenstellung wird von mir nicht als eine Diktatur unter Mißachtung des Interesses der Gesamtheit aufgefaßt. Ich selbst halte mich aus allen Gesprächen heraus, rede weder dafür noch dagegen. Ehrlich gesagt, ist meine Meinung noch nicht gefestigt. Eine schwerwiegende Entscheidung ist zu fällen. Sie muß wohlweislich überlegt sein. Falsches Handeln könnte sich für das gesamte weitere Leben eines jeden von uns ungünstig auswirken. Mit Kriegsgerichten der feindlichen Welt ist nicht zu spaßen.

Die große Mehrzahl ist für die Versenkung unseres Unterseebootes und für das weitere Abenteuer. Es klingt verlockend.

In den Beratungen mit dem Ersten Wachoffizier klärt sich meine Ansicht. Die aus einer Versenkung möglicherweise entstehenden Folgen erscheinen zu schwerwiegend. Es kann nicht gut gehen. „Versenkt darf nicht werden", ist die Schlußfolgerung, die ich eindeutig und endgültig ziehe. Mein Plan ist, Mar del Plata anzulaufen. Buenos Aires kommt wegen Fehlens von Spezialkarten nicht in Frage, und selbst, wenn wir sie hätten, wäre es ohne Lotsen, wegen der sich ständig ändernden Untiefen, ein Risiko, den über 100 Seemeilen langen Weg im Fluß zur Landeshauptstadt zurückzulegen.

In zwei Tagen muß nach Berechnungen der Leuchtturm von Mar del Plata in Sicht kommen; manche Männer hoffen, das Boot noch versen-

ken zu können. Die letzten Gepäckstücke werden von den Anhängern dieses Vorhabens zusammengelegt.

Ich ordne eine Musterung an. Die Besatzung ist auf meine Worte gespannt. Jetzt muß die Entscheidung fallen! Ich sagte etwa folgendes:

„Nun, da wir vor dem Abschluß unseres Unternehmens stehen, gilt es, die letzte Entscheidung zu treffen. Ich will es nicht tun, ohne auch diesmal um euer Einverständnis gefragt zu haben. – Es gibt zwei Möglichkeiten: das Boot zu versenken und schwarz an Land zu gehen – oder in Mar del Plata einzulaufen. Ich will versuchen, die Vor- und Nachteile klarzulegen, wie sie sich mir darstellen.

Die Versenkung selbst stellt absolut keine Schwierigkeiten dar. Was geschieht aber dann? Wir paddeln mit den Schlauchbooten an die Küste und stehen dann neuen Schwierigkeiten gegenüber. Es ergibt sich der kritische Punkt, an dem wir nicht recht weiter wissen.

Unsere Übersetzboote müssen vernichtet werden, damit man uns nicht schon am ersten Tag sucht. Sie brennen nur schwer und langsam, da sie aus Gummi sind. Außerdem wären die Flammen weithin sichtbar. Wird Zeit zum Vergraben sein? Nehmen wir an, es würde klappen. Wir haben ‚Auf Wiedersehen' gesagt, uns viel Glück für die Zukunft gewünscht und laufen in 32 Richtungen auseinander, denn in geschlossener Marschformation aufzutreten, erscheint wohl kaum ratsam. Ich selber wäre nicht allzu schlecht dran, denn ich habe Bekannte meiner Familie in der Landeshauptstadt und bin besser ausgerüstet als ihr.

Wie sieht es nun bei euch aus? Ihr müßt in der Uniform euer Heil versuchen, ohne Geld, ohne jegliche Sprachkenntnisse. Ich besitze einen Vorteil, da ich Englisch und Französisch beherrsche. Es wird nicht ausbleiben, daß schon nach kurzer Zeit einer von uns in Händen der Polizei ist und das Landungsgebiet abgesperrt und sorgfältig durchgekämmt wird. Die Alliierten werden Belohnungen auf uns aussetzen, Presse und Radio werden unermüdlich auf uns hinweisen. Haltet euch vor Augen, Kameraden, was ihr euch mit der Versenkung von ‚U 977' auferlegen würdet, und welche schweren Nachteile sich daraus ergeben können. Unsere ganze Unternehmung würde ein bitteres Ende nehmen; denn sollten wir gefaßt werden, können wir unser einwandfreies Verhalten nach Kriegsende in keinem Punkt beweisen. Das Beweismaterial würde auf dem Meeresgrund liegen. Schuldig gesprochen, sähen wir langen Kerkerstrafen entgegen.

Sollten wir hingegen einlaufen, so kann uns nichts geschehen. Wir haben eine weiße Weste. Haben wir Pech und werden ausgeliefert, so bleibt uns zumindest das Bewußtsein, mehr als ein Vierteljahr unabhängig gelebt zu haben.

Meiner Ansicht nach, Kameraden, gibt es nur die eine Wahl: Einlaufen! – Überlegt es euch wohl! In einer Stunde will ich vom Ersten Wachoffizier Meldung über das Beratungsergebnis haben." –

Die Besatzung entschied sich in der Mehrheit in meinem Sinn. Ich gab noch besondere Anweisungen, keinerlei Bootseinrichtungen zu beschädigen oder irgendwelche Unterlagen zu vernichten.

17. August 1945. Es ist hell geworden. Strahlender Sonnenschein. Die argentinische Küste ist im Glas erkennbar. Der Leuchtturm kommt in Sicht. Die Bootsbesatzung steht auf der Brücke. Sie ist vollzählig. Niemand hatte Gelegenheit, des Nachts heimlich auszusteigen. Die Entfer-

nung war noch zu groß. Mein Erster Wachoffizier, der die letzten Wachen ging, und ich ließen die Umdrehungszeiger der Maschinen nicht aus den Augen, um gewiß zu sein, daß die befohlene Geschwindigkeit eingehalten wurde. Es war nötig, auf der Hut zu sein. Einige Männer gingen mit den Gedanken um, sich bei einer Ankunft, die noch während der Dunkelheit erfolgen würde, davonzumachen. Dies hätte unser ganzes Konzept gestört. Wie beweisen, daß außer Besatzungsmitgliedern nicht auch gesuchte Persönlichkeiten an Land gingen?

Noch außerhalb der Dreimeilenzone geben wir durch Lichtzeichen an die Signalstelle: „German Submarine“. Wir liegen gestoppt. Einige Fischerfahrzeuge umfahren uns. Neugierig schauen die Insassen auf uns. Die langen Bärte scheinen sie sehr zu beeindrucken.

In kurzer Zeit treffen das argentinische Minen-Räumboot „Py 10“ und zwei Unterseeboote ein. Auf Englisch teilt man uns mit, daß ein Kommando an Bord kommen werde. Ein Motorkutter wird zu Wasser gelassen. Er bringt die angekündigten Soldaten herüber. Das Manöver geht schnell vonstatten. Das Kommando, aus Offizier, Unteroffizier und Mannschaften bestehend, macht einen guten Eindruck.

An Oberdeck mache ich dem argentinischen Offizier Meldung und geleite ihn auf den Turm. Seine Untergebenen verteilen sich im Boot. Der Offizier eröffnet mir, daß er die Aufgabe habe, das Boot in den Hafen zu bringen. Er betont, daß es seine Pflicht sei, eine Versenkung oder Beschädigung des Schiffes zu verhindern. Ich gebe ihm zu verstehen, daß solche Absichten nicht vorliegen und schlage ihm vor, das Boot in den Hafen zu fahren, da meine Besatzung keine weiteren Sprachen als Deutsch spricht und außerdem die komplizierten Maschinenanlagen nur schwerlich von nicht spezialisiertem Personal bedient werden können. Meinem Ehrenwort wird Vertrauen geschenkt. Ich befehlige zum letzten Male mein „U 977“.

*

Das Licht des aufgehenden Morgens graute zum Bullauge der Kajüte des Kreuzers „Belgrano“ herein, als mich das Trompetensignal eines sich an Deck vollziehenden Wachwechsels aus meinen Erinnerungen aufschreckt und mir die Realität des Augenblicks wieder gegenwärtig macht.

Ich bin nicht mehr der Kommandant von „U 977“, sondern ein Kriegsgefangener der argentinischen Flotte und sitze an Bord dieses alten Kreuzers in einer Offizierskammer eingesperrt. Draußen stehen Wachen, um auf mich aufzupassen. Irgendwo an Bord werden sich meine Kameraden in ähnlichen Räumen befinden und mit Spannung diesem entscheidenden Tag entgegensehen.

Ein kleiner schwarzhaariger Matrose in weißer Uniform kommt herein und bringt mir ein appetitliches Frühstück.

Es mundet mir ausgezeichnet. Und der erste Anflug von Müdigkeit, der sich bemerkbar machen wollte, wird mit dem Kännchen duftenden Bohnenkaffees sofort ertränkt. Es ist gerade der richtige Augenblick, um wieder zu geistiger und körperlicher Spannkraft zu kommen, denn es klopft, und herein kommen zwei Offiziere, um mich wieder dem Kommandanten des Stützpunktes vorzuführen und das gestern abgebrochene Verhör fortzusetzen. Der eine von ihnen spricht englisch. Ich kann ihn nach meiner Mannschaft fragen und erfahre, daß sie gut untergebracht wurde und bestens verpflegt wird.

Oben in der Messe werde ich wieder ebenso freundlich begrüßt wie tags zuvor. Das neue Verhör beginnt sofort und dreht sich wieder um die drei Kardinalfragen: Versenkung des brasilianischen Dampfers „Bahia", späte Ankunft nach der allgemeinen Kapitulation und ob irgendwelche politische Persönlichkeiten an Bord mitgenommen wurden. Es müssen zudem zahlreiche Nebenfragen beantwortet werden. Da ich aber in jedem Fall klar und sicher antworten kann und immer wieder auf meine Bordpapiere hinweise, weicht langsam die angesichts unseres ungewöhnlichen Falles gebotene Skepsis aus den Gesichtern der Argentinier.

Der Chef des Stützpunktes erklärt mir, daß die Dokumente, die ich ihm gestern bei der offiziellen Übergabe meines Bootes aushändigte, zur Zeit von Fachleuten übersetzt und geprüft würden. Das Vorhandensein dieser Papiere würde die Klärung aller Fragen entscheidend erleichtern. Das vor uns und vor dem Sinken der „Bahia" eingelaufene Boot „U 530" habe kein einziges Bordpapier vorweisen können, sei aber vor dem Tode Hitlers ausgelaufen und von vornherein von jedem Verdacht ausgeschlossen gewesen. Ich bedeute ihm, die Tatsache, daß an Bord von „U 977" kein einziger Torpedo fehle und obendrein alle Navigationsunterlagen vorhanden seien, dürfte wohl ausreichen, um auch von uns diesen Verdacht zu nehmen. Jeder Mann an Bord von „U 977" sei sich darüber im klaren gewesen, daß irgendwelche kriegerische Handlung nach dem alliierten Sieg widersinnig geworden war und schwere Folgen für uns ergeben hätte.

Der Flottillenchef wünscht ferner von mir zu wissen, warum wir gerade nach Argentinien zur Kapitulation gekommen seien. Das fällt mir nicht schwer zu begründen. Ich bemühte mich darum, den später als Tatsache erkannten Kapitulationsbefehl des Großadmirals Dönitz in einer Form auszuführen, bei der einer Nation, die sich wie Argentinien ‚Graf Spee' so ritterlich gegenüber der deutschen Marine benommen hat, ein Vorteil entstand. Andererseits habe ich auch an meine Mannschaft gedacht. In keinem gegnerischen Lande durfte sie auf bessere Behandlung hoffen als hier, weil zwischen Argentinien und unserer Heimat niemals Haß bestanden hat.

Meine Worte beeindrucken den Argentinier sichtlich, aber er schweigt.

Die argentinischen Behörden überzeugten sich von der Richtigkeit meiner Angaben. Doch während diese Untersuchung schwebte, begann die Zeitung „El Dia" in Montevideo eine verhängnisvolle Kampagne im Sinne der Behauptung, daß Hitler an Bord meines Bootes nach Patagonien und dann in die Antarktis geflohen sei. Man kann sich denken, wie diese Geschichte in der ganzen Welt wirkte. Das Stichwort aus Montevideo wurde überall aufgegriffen. Sensationsberichte überfluteten die Weltpresse. Ich saß indessen in Gefangenschaft und war zum Schweigen verurteilt.

Eines Tages gab es eine Überraschung: Ich wurde einer Gruppe hoher angloamerikanischer Offiziere vorgeführt, einer Untersuchungskommission, die eigens nach Argentinien entsandt worden war, um den „mysteriösen Fall vom ‚U 977' " aufzuklären. Diese Herren waren hartnäckig: „Sie haben Hitler versteckt! Reden Sie schon! Wo steckt er?"

Da ich auch ihnen nichts anderes sagen konnte, als ich bereits den Argentiniern gegenüber erklärt hatte, wurden sie ungeduldig; denn

draußen in der Welt verursachte die Reise meines Bootes immer noch Schlagzeilen. Keine Zeitung erkannte die große Leistung einer der ersten Unterwasser-Langstreckenfahrten der Kriegsgeschichte an. Alle Berichte, Informationen, Reportagen, Spekulationen und zusammengelogenen Geschichten drehten sich immer wieder um das gleiche Thema, um den „Hitler-Verstecker Heinz Schaeffer". Dieser aber stand zur Wahrheit und brachte die Herren in Harnisch, die da unbedingt an Hand seiner Informationen den längst totgesagten Führer noch fangen wollten. Um mich unter stärkeren Druck setzen zu können, veranlaßten sie meine Verbringung nach den USA. Meine Mannschaft und das brave „U 977" folgten nach.

Ich landete in einem Lager für prominente Kriegsgefangene in Washington, wo sich hohe deutsche militärische Persönlichkeiten befanden. Wochenlang wurde mir immer und immer wieder von den Amerikanern der Satz entgegengeschleudert: „Sie haben Hitler versteckt!" Wochenlang versuchte ich, nachzuweisen, wie unsinnig dieses ganze Gerede war. Schlüssige Beweise konnte ich ebensowenig vorlegen, wie mir andererseits etwas nachgewiesen zu werden vermochte. Dieser Punkt erledigte sich von selbst. Nicht so die Angelegenheit „Bahia". Sie nahm immer bedrückendere Formen an, da unsere gesamten Navigationsunterlagen, ja selbst unsere zehn Torpedos, nicht als stichhaltige Argumente angesehen wurden. Wir hätten, wie teilweise andere deutsche U-Boote, ja 14 Aale an Bord haben können. Im übrigen hielt man es für möglich, daß unsere ganzen Bucheintragungen gefälscht sein konnten.

Doch zu guter Letzt kam doch noch eine klare Beweisführung zu unserer vollständigen Entlastung zustande: Zusammen mit der Meldung über das Sinken der „Bahia" hatte das brasilianische Marineministerium genaue Angaben über die Wetterlage an dem Ort der Katastrophe gefunkt. Sie wurden mit den Wettereintragungen des betreffenden Tages an Bord von „U 977" verglichen und – stimmten natürlich nicht überein, weil wir an einem anderen Ort gestanden hatten. Wettereintragungen, das wagte auch niemand zu behaupten, ließen sich nicht fälschen. – Das Verfahren wurde niedergeschlagen.

Daß für die Alliierten alles, was sich auf unsere U-Boot-Waffe bezog, von höchstem Interesse war, liegt auf der Hand. Fachleute unter ihnen gaben sich Rechenschaft, was unsere Neuerungen hätten bedeuten können. Dr. Vannevar Bush, der leitende Kopf der nordamerikanischen wissenschaftlichen Arbeiten an der Waffenentwicklung, drückte sich über unsere neuen U-Boot-Typen folgendermaßen aus: „Wenn sie frühzeitig genug herausgebracht worden wären, hätten sie den Rückschwung des Pendels verursacht, so weit, daß der ganze Lauf des Krieges anders und sein Ausgang zweifelhaft geworden wäre."

Nachdem in Washington meine Angelegenheit klargestellt war – die Behandlung war keineswegs unkorrekt – wurde ich nach Deutschland verschifft. Meine Mannschaft war schon zuvor nach Hause gebracht worden. Die Reise verlief ohne besondere Zwischenfälle. Das Schiff konnte aber in keinem deutschen Hafen anlegen, da alle Piers mit alliierten Schiffen verstopft waren. So fuhren wir direkt nach Antwerpen, wo wir gelandet wurden.

Aus „technischen" Gründen wanderte ich aus amerikanischer in briti-

sche Kriegsgefangenschaft. Nun versuchten auch noch die Briten ihr Heil mit dem „Hitler-Verstecker" Heinz Schaeffer, unterzogen mich neuen Verhören und taten so, als ob ihre nordamerikanischen Vettern nicht gründlich genug gewesen seien. Doch auch ihnen konnte ich nichts Neues erzählen. Sie standen aber unter offensichtlicher Wirkung der Legende von „U 977", und zwar in so starkem Maße, daß sie mich nach vergeblichen neuen Ausquetschungen nicht in einem normalen Kriegsgefangenenlager, sondern ausgerechnet in einem Camp für „schwere Fälle" unterbrachten und zunächst so behandelten, als sei ich eine der Größen des gestürzten Regimes.

Nun, auch diese Periode überstand ich, konnte allmählich alles aufklären und befand mich eines Tages als Zivilist auf der Straße, als freier Mann, sofern man in einem besetzten Land überhaupt frei sein kann. Nun galt es, sich durch den Wirbel der Nachkriegszeit, durch ein Meer von Trümmern, Elend und Schmerz ebenso durchzuschnorcheln, wie einst durch den „blanken Hans" in Richtung Argentinien.

ENDE

Titelbild: Blick in die drangvolle Enge eines Unterseebootes

DER LANDSER-GROSSBAND erscheint vierzehntäglich in der Verlagsunion Erich Pabel-Arthur Moewig KG, 7550 Rastatt, Telefon (07222) 13-1. Druck und Vertrieb: Verlagsunion Erich Pabel-Arthur Moewig KG. Anzeigenleitung: Verlagsunion Erich Pabel-Arthur Moewig KG, 7550 Rastatt. Anzeigenleiter und verantwortlich: Rolf Meibeicker. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 17. Unsere Romanserien dürfen in Leihbüchereien nicht verliehen und nicht zum gewerbsmäßigen Umtausch verwendet werden; der Wiederverkauf ist verboten. Alleinvertrieb und Auslieferung in Österreich: Pressegroßvertrieb Salzburg Gesellschaft m. b. H., Niederalm 300, A-5081 Anif. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie gewerbsmäßige Weiterverbreitung in Lesezirkeln nur mit vorheriger Zustimmung des Verlages. Für unverlangte Manuskriptsendungen wird keine Gewähr übernommen. Mai 1992

Einzelheft-Nachbestellungen richten Sie bitte an: TRANSGALAXIS-Buchversand, Postfach 1127, 6382 Friedrichsdorf/Taunus. Lieferung erfolgt gegen Vorkasse (zuzügl. DM 3,50 Versandkosten, Ausland DM 7,50) oder per Nachnahme (zuzügl. DM 6,– Versandkosten). Abonnement-Bestellungen sind zu richten an: Verlagsunion Erich Pabel-Arthur Moewig KG, Postfach 2352, 7550 Rastatt. Lieferung erfolgt zum Verkaufspreis plus ortsüblicher Zustellgebühr.
Printed in Germany.
Dieser Roman ist von der Selbstkontrolle deutscher Romanheft-Verleger geprüft und freigegeben.

Landser-Magazin

Militärische Persönlichkeiten:

Friedrich Ruge

Bewährter Seeoffizier und erfolgreicher Befehlshaber von Flotteneinheiten.– Von 1957 bis 1961 erster Inspekteur der Bundesmarine

Unter der Überschrift „Tapfere Minensuchverbände" konnte man am 23. Oktober 1940 in damaligen deutschen Zeitungen folgende Meldung lesen: „Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht verlieh auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Kapitän z. S. und Kommodore Ruge." In der Begründung hieß es dazu: „Kapitän z. S. und Kommodore Ruge, Führer der Minensuchboote, zeichnete sich während des Polenfeldzuges durch hervorragenden persönlichen Schneid aus. An der Aufstellung und schnellen und gründlichen Ausbildung der Minensuchverbände und an den ununterbrochenen und erfolgreichen Minenunternehmungen unserer Kriegsmarine hat der Kommodore überragenden Anteil. Bei der Norwegen-Aktion nahm er an Stich- und Räumfahrten teil und leitete Unternehmungen bis weit hinauf in nördliche Seeräume. Eine von Kommodore Ruge geführte Räumbootflottille durchstieß als erster Verband die Dover-Straße bei Tage. Die Tätigkeit der Räumverbände ist inzwischen bis zur spanischen Küste ausgedehnt worden."

Der damals 45jährige Seeoffizier war übrigens der 38. Ritterkreuzträger der Kriegsmarine. Den Höhepunkt seiner in Krieg und Frieden erfolgreichen Marinelaufbahn sollte er, der es während des Krieges noch bis zum Vizeadmiral brachte, erst nach 1945 in der Bundesmarine erleben, als er am 1. 6. 1957 zu deren erstem Inspekteur ernannt wurde.

Geboren wurde Friedrich Ruge am 24. 12. 1894 in Leipzig als Sohn eines Gymnasialprofessors. Am 1. April 1914 trat der 19jährige Lehrerssohn nach einem guten Abitur als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Die Aufnahmeprüfung an der Marineschule Mürwik bei Flensburg bestanden die meisten der rund 350 Bewerber. Sie bildeten die „Crew 1914", wie die Offiziersjahrgänge in der Marine heißen. Seine erste seemännische Ausbildung erfuhr Friedrich Ruge auf dem 1897 vom Stapel gelaufenen Großen Kreuzer „Hertha" (5630 t), mit dem er u. a. Drontheim und Edinburgh anlief. Bei der Mobilmachung im August 1914 kam er mit fünf Kameraden seiner Crew auf das bereits zehn Jahre alte Linienschiff „Lothringen" (13 200 t), das zum II. Geschwader unter Vizeadmiral Reinhard Scheer (1863 bis 1928), dem späteren Flottenchef in der Skagerrakschlacht, gehörte und später auch noch eine Reihe von Jahren in der Reichsmarine der Weimarer Republik Dienst tat. Bereits im September 1914 kehrte Ruge noch einmal auf die „Hertha" zurück und nahm mit ihr an einer Operation in der östlichen Ostsee teil. Es folgte ein mehrwöchiger Lehrgang an der Schule für Funkentelegraphie in Mürwik. Das nächste Bordkommando führte Ruge auf den Kleinen Kreuzer „Lübeck", wo ihm an seinem 20. Geburtstag mitgeteilt wurde, daß er auf Befehl des Kaisers Wilhelm II. (1859–1941) – wie die ganze „Crew 1914" – zum Fähnrich zur See befördert worden sei.

Danach wurde der junge Seemann auf

das Linienschiff „Elsaß", ein Schwesterschiff der „Lothringen", kommandiert, das in Wilhelmshaven stationiert war und zusammen mit einem anderen Schwesterschiff, der „Braunschweig", sowie fünf noch älteren Schiffen der „Mecklenburg"-Klasse (11 800 t) das IV. Geschwader bildete. Zu großartigen Einsätzen kam die „Elsaß" zunächst nicht, so daß Fähnrich Ruge anfing, Türkisch zu lernen, in der Hoffnung, daß dies einer etwaigen Versetzung in das interessantere Mittelmeer förderlich sein könnte. Statt dessen wurde das IV. Geschwader im Sommer 1915 nach Libau (Kurland) verlegt und nahm von dort aus an mehreren Unternehmen im Rigaischen Meerbusen teil, um russische Stellungen und Batterien unter Beschuß zu nehmen. Ab Dezember 1914 vollendeten die Fähnriche der „Crew 1914" ihre Offiziersausbildung auf Kursen an der Marineschule, im Artilleriewesen und bei der Torpedowaffe. So landete Fähnrich Ruge auf dem zur Torpedoschulflottille gehörenden Torpedoboot „T 126", wo er praktisch für fast alles – außer dem Maschinenbereich – verantwortlich war.

Für den Rest des Krieges blieb Ruge, der mit seinen Crew-Kameraden am 13. 7. 1916 zum Leutnant z. S. (zur See) befördert worden war, bei der Torpedowaffe. Er kam als Wach- und Artillerieoffizier auf den modernen Zerstörer „B 110" (1400 t), der mit vier Booten des gleichen Typs die 4. Torpedobootshalbflottille bildete. Im September 1917 nahm „B 110" im Rahmen der II. Torpedobootsflottille an dem erfolgreichen deutschen Landeunternehmen gegen die Insel Oesel in der Rigaer Bucht teil. Anschließend wurde die Flottille wieder in die Nordsee zurückverlegt und dort bei Operationen im englischen Kanal, vor der flandrischen Küste und bei der Sicherung von Minenunternehmen eingesetzt. Das Kriegsende erlebte der inzwischen mit beiden Eisernen Kreuzen (EK II und EK I) ausgezeichnete junge Offizier als Kommandant auf „B 112". Dieses Boot gehörte zu jenen siebzig Einheiten der deutschen Hochseeflotte, die aufgrund der Waffenstillstandsbedingungen vom 11. November 1918 den Engländern auszuliefern waren. Der damit beauftragte Führer der Aufklärungsstreitkräfte, Konteradmiral Ludwig von Reuter (1869 bis 1943), faßte jedoch in eigener Verantwortung den Entschluß, die Flotte am 21. Juni 1919 durch Selbstversenkung in der Bucht von Scapa Flow dem endgültigen Zugriff des Gegners zu entziehen. Die Besatzungen wurden von den Engländern eingesammelt, auf britischen Schlachtschiffen nach England befördert und dort in mehreren Kriegsgefangenenlagern untergebracht.

Leutnant Ruges Gefangenschaft dauerte nur ein halbes Jahr. Ende Januar 1920 kehrten die Scapa-Flow-Gefangenen auf einem deutschen Dampfer von Hull aus nach Wilhelmshaven zurück, wo man ihnen einen großartigen Empfang bereitete und sie zunächst auf Urlaub schickte. Überlegungen, ein Medizinstudium aufzunehmen, schob er gern beiseite, als er die Chance bekam, als einer von nur 1500 durch den Versailler Vertrag gestatteten Seeoffizieren in die kleine Reichsmarine der Weimarer Republik übernommen zu werden. Nach insgesamt sechs Dienstjahren wurde er zum Oberleutnant z. S. befördert. Zunächst gehörte er einer im Sennelager untergebrachten Küstenwehrabteilung an, bis er bald darauf nach Kiel zum Marinestationskommando Ostsee abgestellt wurde. Hier tat er Dienst als Hilfsreferent des dortigen Stabschefs, Korvettenkapitän Meusel. In Kiel freundete er sich mit dem seinerzeitigen Adjutanten des Befehlshabers, Leutnant z. S. Werner Ehrhardt an, der nach dem II. Weltkrieg bis 1960 auch noch der Bundesmarine als Konteradmiral angehörte.

Ab 1921 entwickelte sich Oberleutnant Ruge immer mehr zum Minenspezialisten, nachdem er zum Sperrversuchskommando (SVK) versetzt worden war, das die Aufgabe hatte, Minen und Minensuchgeräte zu entwickeln und zu erproben. Hierfür standen der aus vier Offizieren – darunter einem Korvettenkapitän als Chef –, einem Diplomingenieur und an die fünfzig militärischen und zivilen



Vizeadmiral Friedrich Ruge

Technikern bestehenden kleinen Dienststelle außer einer Werkstatt und einem Laboratorium das alte Torpedoboot „T 168" sowie einige kleine Minenleger, Schlepper und Prähme zur Verfügung. Zwischendurch nahm Ruge an verschiedenen Speziallehrgängen teil, ehe er im Oktober 1924 ein zweijähriges Kommando zur Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg erhielt. Nachdem sein Berliner Studienkommando Ende Juli 1926 zu Ende gegangen war, beantragte Ruge – seit 1. 10. 1925 Kapitänleutnant – eine „Berufsbelehrungsreise" und einen vierwöchigen Sprachurlaub in die USA. Nach Rückkehr aus der „Neuen Welt" trat er im September 1926 ein Bordkommando als Kommandant des Minensuchbootes „M 136" an, das zusammen mit drei anderen Booten die 1. (und einzige!) Minensuchhalbflottille der Reichsmarine bildete. Die „M-Boote" dienten auch als Minenleger und U-Boot-Jäger. Am „Skagerraktag" 1927 (31. Mai) erlebte Kapitänleutnant Ruge aus nächster Nähe den im 80. Lebensjahr stehenden Marschall-Präsidenten Paul von Hindenburg (1847 bis 1934), als dieser in Kiel eine Parade von 3500 Marineangehörigen abnahm. Das war mehr als ein Fünftel des gesamten Personalbestandes der Reichsmarine (15 000 Mann). Neben einer Küstenwehrabteilung waren hieran Abordnungen aller Schiffe und Flottillen beteiligt. Die Begrüßungsrede für den Reichspräsidenten hielt der damalige Chef der Marinestation der Ostsee, Vizeadmiral Dr. h. c. Raeder, der im folgenden Jahre Chef der Marineleitung wurde und dann fünfzehn Jahre lang der höchste deutsche Marineoffizier blieb.

Neben dem Kommandantendienst arbeitete Kapitänleutnant Ruge in Kiel viel für die Dolmetscherprüfung in Englisch, zu der später noch ein Dolmetscherdiplom für Italienisch sowie Zertifikate als Hilfsdolmetscher für Schwedisch und Spanisch kamen. Nach zweijähriger Kommandantenzeit wurde Kapitänleutnant Ruge am 1. 10. 1928 Sachbearbeiter für Minenwesen bei der Torpedo- und Mineninspektion, kam dadurch wieder in engen Kontakt zu seiner alten Dienststelle, der SVK, und hatte maßgeblichen Einfluß auf die Entwicklung eines modernen Minensuchgerätes, das sich im II. Weltkrieg glänzend bewährte.

Im Juni 1932 hatte Kapitänleutnant Ruge die erste Mobilmachungsübung der Reichsmarine seit Kriegsende zu leiten, wobei es darum ging, mobmäßig eine Minensuchhalbflottille aufzustellen und mit ihr das Minensuchen zu üben. Ende September 1932 erhielt Ruge abermals ein Bordkommando als Chef der in Kiel stationierten und im folgenden Jahr nach Pillau/Ostpreußen verlegten 1. Minensuchhalbflottille (1. M.S.H.). Mit dieser unternahm er mehrere Auslandsreisen. Inzwischen war er am 1. 4. 1933 zum Korvettenkapitän befördert worden. Im Zuge der alljährlichen Herbstkommandierungen wurde der nun im 40. Lebensjahr stehende Korvettenkapitän im Oktober 1934 für fast drei Jahre 3. Admiralstabsoffizier beim Stab des Kommandierenden Admirals der Marinestation der Ostsee in Kiel, Conrad Albrecht (1880–1969). In dieser neuen Funktion mußte er mit etwas komplizierten Unterstellungsverhältnissen klarkommen. Unter dem 1. Admiralstabsoffizier bearbeitete er Angelegenheiten des Minensuchwesens. Dem Chef des Stabs, Kapitän z. S. Walter Warzecha (1891–1956) unterstand er als Verantwortlicher für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; als Leiter der Kieler Abwehrstelle hingegen hatte er den Leiter der Abwehrabteilung im Berliner Reichswehrministerium, Kapitän z. S. Conrad Patzig (1888 bis 1975), bzw. – ab 1935 – dessen Nachfolger Wilhelm Canaris zum unmittelbaren Vorgesetzten. Auch zu dieser Zeit setzte Ruge seine in Berlin begonnene publizistische Arbeit fort.

Nachdem Friedrich Ruge am 1. 1. 1937 zum Fregattenkapitän befördert worden war, wurde er am 1. 6. 1937 „Führer der Minensuchboote". Damit unterstand ihm nunmehr ein aus 39 Fahrzeugen bestehender Verband von je zwei Minensuch-, Geleit- und Räumbootflottillen. Einein-

halb Jahre später – am 1. 1. 1939 – war dann schon Ruges nächste Beförderung zum Kapitän z. S. fällig.

Am 2. September 1939 begann auch für die auf Dauer hoffnungslos unterlegene deutsche Kriegsmarine – früher als von ihrer Führung für möglich gehalten – die Stunde der kriegerischen Bewährung. Am Polenfeldzug nahm Kapitän z. S. Ruge als Führer der Minensuchverbände Ost (FdMO) teil, die der Marinegruppe Ost unter Generaladmiral Albrecht unterstanden, der von Swinemünde aus den Oberbefehl führte. Der FdM-Verband war u. a. an der Einnahme von Gdingen (Gotenhafen) beteiligt. Am 17. 10. 1939 übernahm Kapitän Ruge die inzwischen von Konteradmiral Hans Stohwasser (1884–1967), seinem einstigen Chef beim S.V.K., von Cuxhaven aus aufgebaute Minensuchorganisation. 1940 wurde er dann zum Kommodore ernannt und führte in der Folgezeit als Chef der Minensuchverbände West während der Norwegenaktion Unternehmungen bis weit in die nördlichen Seeräume durch. Weitere Einsätze fanden vor den Küsten Hollands, Belgiens und Frankreichs statt. U. a. befehligte Kommodore Ruge den ersten Durchbruch einer Räumbootflottille durch die Straße von Dover bei Tage. Das waren die Ereignisse, die am 21. 10. 1940 zur Verleihung des Ritterkreuzes führten.

Im Februar 1941 wurde Ruge „Befehlshaber der Sicherung West" (B.S.W.) mit Sitz in Paris. Ihm unterstanden mehrere neuzubildende „Sicherungsdivisionen", die jeweils aus Minensuchern, Vorpostenbooten, U-Jägern und Geleitfahrzeugen zusammengesetzt waren. Insgesamt waren das schließlich an die 350 Fahrzeuge, von denen allerdings jeweils rund 100 reparaturbedürftig auf Werft lagen. Als Befehlshaber der Sicherung West hatte Kommodore Ruge auch maßgeblichen Anteil am erfolgreichen Durchbruch der deutschen Schlachtschiffe „Gneisenau" und „Scharnhorst" durch die Straße von Dover im Februar 1941. Bald darauf – am 1. 4. 1942 – wurde er zum Konteradmiral befördert.

Nur zehn Monate später – am 1. 2. 1943 – folgte schon die nächste Beförderung zum Vizeadmiral. Am 12. 3. 1943 wurde ihm vom neuen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dönitz, die Leitung des Sonderstabes Tunesien beim obersten italienischen Marinekommando (Supermarina) übertragen. „Als der Brükkenkopf Tunesien in höchster Not war, mußte" – so Dönitz – „der erfahrenste Offizier auf dem Geleitschutzgebiet" herangeholt werden. Und das war nun einmal der mittlerweile 49jährige Vizeadmiral Ruge. Tatsächlich gelang es seinen zielbewußten Anstrengungen, daß bereits im April 1943 ein größerer Nachschubanteil Tunesien erreichte als in den Monaten zuvor. Das bedeutete aber dennoch höchstens einen Aufschub und kein Aufhalten des Gelingens der alliierten Invasion in Französisch-Nordafrika. Am 13. Mai 1943 kapitulierten im Brückenkopf Tunesien über 250 000 deutsche und italienische Soldaten.

Vizeadmiral Ruge blieb jedoch weiter mit der Mittelmeerfront befaßt – nunmehr als Befehlshaber des deutschen Marinekommandos Italien. Diese Aufgabe endete überraschend, als er im November 1943 als Admiral z. b. V. (zur besonderen Verwendung) dem Stab des Generalfeldmarschalls Rommel zugeteilt wurde, dem die Aufgabe gestellt war, die Möglichkeiten einer Verteidigung Nordwesteuropas gegen eine alliierte Invasion zu überprüfen und zu verbessern. Dazu bedurfte es auch eines im Küstenschutz erfahrenen Marineoffiziers, der die Verhältnisse an Ort und Stelle kannte. Der tägliche Kontakt brachte die beiden Männer, die ein Altersunterschied von drei Jahren trennte, sachlich und menschlich einander näher. Als Rommel nach schwerer Verwundung im Juli 1944 im Lazarett Le Vesinet nördlich von Paris lag, besuchte ihn Ruge dort fast täglich. Bei der Trauerfeier nach Rommels erzwungenem Selbstmord vertrat Vizeadmiral Ruge am 18. 10. 1944 das Oberkommando der Kriegsmarine.

Er hatte inzwischen wieder eine neue Aufgabe übernommen, nachdem er im

August 1944 zum Amt für Kriegsschiffbau im OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) kommandiert worden war, um dort dessen langjährigen Chef, Admiral Werner Fuchs (geb. 1891), abzulösen. Das Kriegsende erlebte Ruge in Flensburg-Mürwik, dem letzten Sitz des OKM, an dessen Spitze nunmehr sein Crew-Kamerad Generaladmiral von Friedeburg stand, nachdem Großadmiral Dönitz nach Hitlers Tod die Funktionen des Staatsoberhauptes und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht übernommen hatte.

Nach der Kapitulation vom 8. Mai 1945 durchlief Vizeadmiral Ruge bis zu seiner Entlassung im November 1946 verschiedene britische Gefangenenlager in Belgien und Deutschland. Zunächst einmal ging es für den noch nicht durch eine Pension materiell abgesicherten Vizeadmiral a. D. nun darum, all seine auch im zivilen Leben verwendbaren Fähigkeiten zum Erwerb des Lebensunterhalts für seine Familie einzusetzen. So betätigte er sich in Cuxhaven, wo er zunächst seinen Wohnsitz genommen hatte, außer mit schriftstellerischen Arbeiten vordringlich als Sprachlehrer, Übersetzer und Dolmetscher. Dem von ihm mitbegründeten Deutschen Marinebund stellte er sich als Organisationsleiter zur Verfügung.

In der Zeit vom 3. bis 6. Oktober 1950 gehörte Ruge zu einer kleinen Gruppe von 15 ehemaligen Offizieren, die sich auf Einladung des ersten ständigen Beraters des Bundeskanzlers Dr. Adenauer in militärischen und Sicherheitsfragen, General der Panzertruppe a. D. Graf von Schwerin (1899–1980), im Eifelkloster Himmerod zusammenfanden, um die Grundlagen für eine deutsche Beteiligung an der Verteidigung des freien Europa zu erarbeiten. Die Marine war auf dieser Expertenkonferenz – außer durch Vizeadmiral a. D. Ruge – durch den ehemaligen Flottenchef in den frühen 30er Jahren, Admiral a. D. Walter Gladisch (1882–1954), und den als Chef einer Zerstörerflottille im II. Weltkrieg mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten ehemaligen Kapitän z. S. Alfred Schulze-Hinrichs (1899–1972) vertreten. Das Ergebnis dieser mehrtägigen Expertenkonferenz schlug sich nieder in einer „Denkschrift über die Aufstellung eines deutschen Kontingents im Rahmen einer internationalen Streitmacht zur Verteidigung Westeuropas". Die „Himmeroder Denkschrift" war – von geringfügigen Veränderungen im einzelnen abgesehen – für die gesamte Planungsphase der Bundeswehr bis 1955 von grundsätzlicher Bedeutung. Sie gilt daher als eine „Magna Charta der deutschen Wiederbewaffnung". Die in ihr niedergelegten konzeptionellen Leitlinien für künftige deutsche Seestreitkräfte sahen keine Hochseeflotte vor, sondern lediglich Verbände kleiner Schiffseinheiten.

Im November 1954 zog Ruge mit seiner Familie in die schwäbische Universitätsstadt Tübingen um. Er kam in den Vorstand der Gesellschaft für Wehrkunde und widmete sich verstärkt wehrpublizistischen Arbeiten. Nachdem von ihm schon Bücher zu den Themen „Entscheidungen im Pazifik" (1951) und „Seemacht und Sicherheit" (1953) vorlagen, erschien 1954 die 1. Auflage des Standardwerkes „Der Seekrieg 1939–1945".

Für den 5. Dezember 1955 war Vizeadmiral a. D. Ruge – zusammen mit dem Konteradmiral a. D. Gerhard Wagner (geb. 1898), der den ganzen Krieg hindurch der Seekriegsleitung angehört hatte – von Bundesverteidigungsminister Theodor Blank zu einem Gespräch nach Bonn eingeladen und dort vor die Frage gestellt worden, ob er bereit sei, die Leitung der Abteilung VII (Marine) in seinem Ministerium zu übernehmen. Obwohl er inzwischen die für Generale und Admirale der Bundeswehr gültige Altersgrenze von sechzig Jahren schon um ein Jahr überschritten hatte, stimmte er zu. Wagner war als stellvertretender Abteilungsleiter vorgesehen. Beide mußten erst noch den Personalgutachterausschuß passieren und eine viermonatige Probedienstzeit ableisten. Mit dem 1. 6. 1957 wurde er schließlich als Vizeadmiral, was nach Einführung des neuen Dienstgrades

Flottillenadmiral dem früheren „Volladmiral“ entsprach, zum ersten Inspekteur der Bundesmarine ernannt. Er blieb in diesem Amt bis zum 30. 9. 1961 – also bis in sein 67. Lebensjahr hinein. Unterstützt durch Konteradmiral Wagner vollzog sich in dieser Zeit unter Ruges Leitung der eigentliche Aufbau der neuen deutschen Bundesmarine. Hochgeehrt schied der Mann, der während seiner langen seemännischen Laufbahn in vier Marinen gedient hatte, aus dem aktiven Dienst. Seine Leistungen fanden Anerkennung durch die Verleihung des Großen Bundesverdienstkreuzes mit Stern und Schulterband und des amerikanischen Ordens „Legion of Merit“ für seine Verdienste im NATO-Rahmen. Pensionierung bedeutete allerdings für einen zeit seines Lebens so regen Mann wie Ruge keineswegs den Übergang in einen behaglichen Ruhestand. Er machte sich vielmehr verstärkt an das Bücherschreiben. Ab 1962 übernahm der Exadmiral an der Universität Tübingen einen Lehrauftrag für Politikwissenschaft und hielt Vorlesungen über Politik und Militär, Strategie, Seemacht und Imperialismus. 1967 wurde er Honorarprofessor. Dazu kamen zahlreiche Vorträge im In- und Ausland sowie eine Reihe von Ehrenämtern als Präses des Arbeitskreises für Wehrforschung (1961 bis 1971), als Präsident des Verbandes der Reservisten der Bundeswehr (1962 bis 1965) und als Präsident der Gesellschaft für Wehrkunde (1964/65).

So konnte der Mann, der am 24. Dezember 1984 seinen 90. Geburtstag feiern durfte, wahrlich auf ein erfülltes Leben zurückblicken, ein Leben, in dem übrigens auch der Humor nicht zu kurz kam, wie seine Anekdotensammlungen „Ausgeschlippt“ (1944) und „Ottern und Drachen“ (3. Auflage 1973) beweisen.

Friedrich Ruge starb sieben Monate später am 3. 7. 1985 in Tübingen.

Dr. Gerd F. Heuer

*

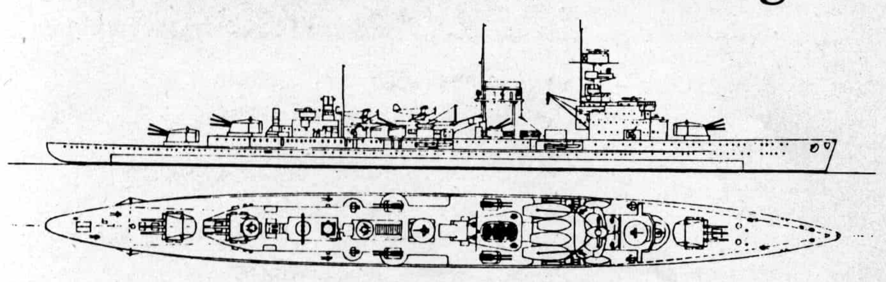
Um den Aussagewert des Hauptthemas dieses Bandes nicht zu beeinträchtigen, wurde auf Textkürzungen verzichtet. Für den Magazinteil blieb daher nur noch ein verhältnismäßig geringer Raum übrig.

Die Redaktion

LANDSER-Großbände

800	**U. Wolf**	**Rudolf Böhmler** (Verteidiger von Monte Cassino)
801	**W. Sandner**	**Blutige Siege** (1941. – Sommerschlachten in Rußland)
802	**P. Paus**	**„Hölle auf Panzerketten“** (1944. – Panzerlehrdivision an der Inavsionsfront)
803	**W. Sandner**	**Panzerraid nach Stalingrad** (1942. – Vormarsch der 6. Armee)
804	**Peter H. Block**	**Die Nacht der „Wölfe“** (1940. – U-Boote am Geleitzug SC 7)
805	**Alfred Regeniter**	**„Panzer auf 8 Uhr...!“** (Einsatzweg eines Ritterkreuzträgers der Sturmgeschütze)
806	**Herbert Lochner**	**U 425** (Schicksal eines Eismeer-U-Bootes)
807	**L. Vrba**	**Die „Geisterfront“** (1944. – Ardennenoffensive)
808	**P. Paus**	**Der Tod kam vom Himmel** (1940–1945. – Luftangriffe auf Coventry und Dresden)
809	**K. Kollatz**	**Ernst-Günther Baade** (Erfolgreicher Truppenführer im II. Weltkrieg)
810	**H. J. Nowarra**	**Stukas** (Entwicklung und Einsatz der Ju 87)
811	**Max G. Stuart**	**Sturmartillerie** (Einsatzweg des Ritterkreuzträgers Georg Bose)
812	**L. Vrba**	**Sturm auf Nordafrika** (1942. – Alliierte Landung in Marokko und Algerien)
813	**P. Paus**	**Konvoi-Schlachten** (1943. – Höhepunkt des U-Boot-Krieges)
814	**H. J. Nowarra**	**Dornier-Bomber** (Entwicklung und Einsatz der Do 17)
815	**H. Holl**	**Luftkampf über Nordfrankreich** (1944. – I./JG 11 an der Invasionsfront)
816	**R. Busch/H. J. Röll**	**Die deutschen U-Boot-Kommandanten** (Umfassendes Verzeichnis vom Cuxhavener U-Boot-Archiv)
817	**K. Kollatz**	**Werner Marcks** (Kommandeur der 90. „Leichten“ in Nordafrika)

Leichter Kreuzer „Nürnberg“



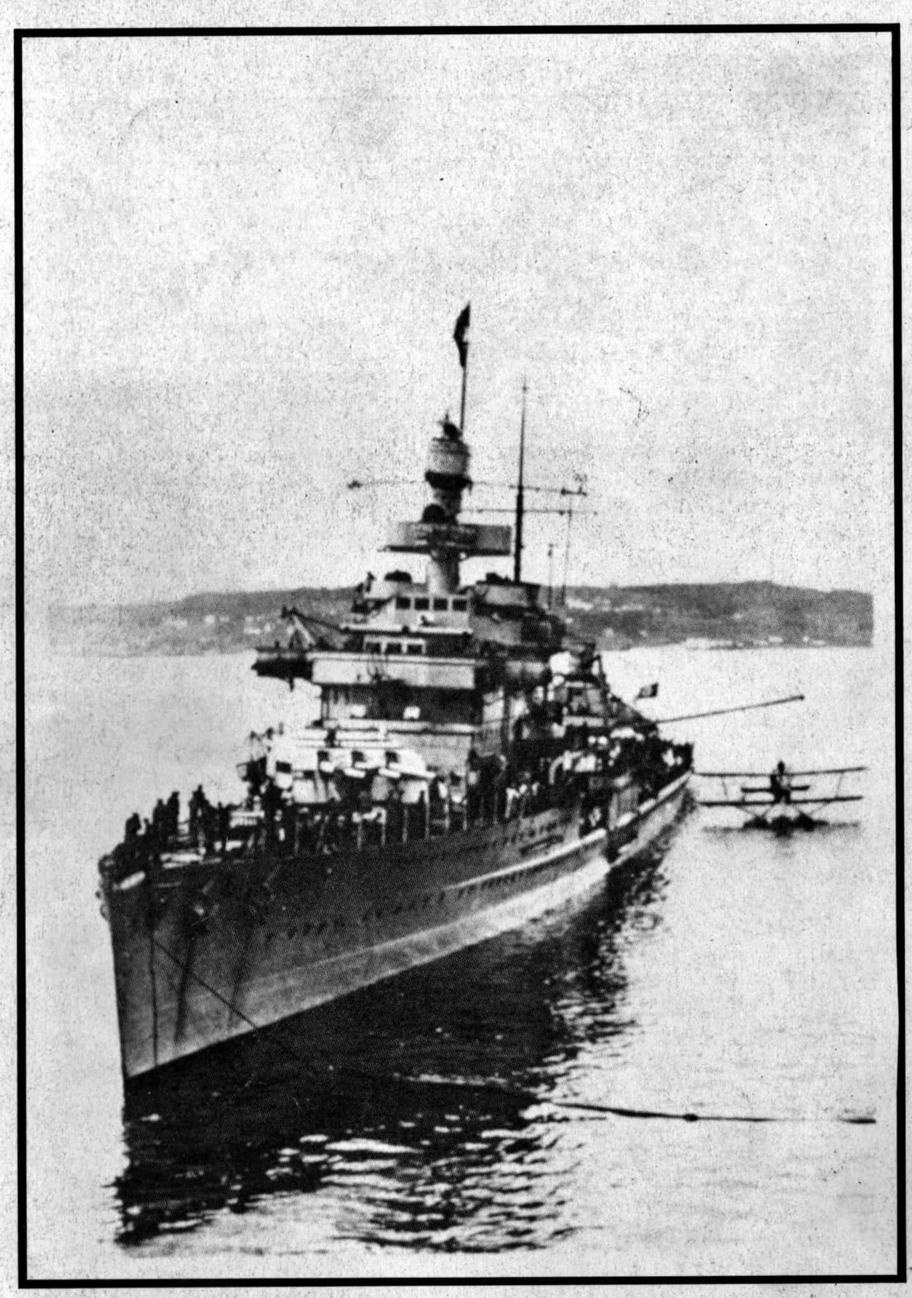
Als letzter der sechs durch den Versailler Vertrag der deutschen Marine zugestandenen Kreuzer-Neubauten wurde die NÜRNBERG am 2. 11. 1935 vom damaligen Kapitän z. S. Schmundt in Dienst gestellt. Sie war, wie ihre Vorgängerin, die LEIPZIG, ebenfalls mit Marsch-Dieseln für die Mittelschraube ausgerüstet und auch im großen und ganzen dieser ähnlich. Nach ihrer Indienststellung wurde sie das Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte. Im Anschluß an eine kurze Auslandsreise wurde NÜRNBERG im Jahre 1936 im Rahmen der internationalen Seekontrolle in den spanischen Gewässern eingesetzt. Seine letzte repräsentative Aufgabe in Friedenszeiten erfüllte der Leichte Kreuzer bei der Angliederung der Stadt Memel am 23. 4. 1939. Nach Beginn des II. Weltkrieges führte der Kreuzer in der Nordsee mehrere Minenunternehmungen zur Vervollständigung des „Minenwestwalls“ durch. Bei der Rückkehr von solch einer Fahrt, am 13. 12. 1939, wurde die NÜRNBERG von einem englischen U-Boot-Torpedo getroffen. Wegen der anschließend erforderlichen Werftliegezeit konnte der Kreuzer bei der Norwegen-Unternehmung „Weserübung“ nicht eingesetzt werden. Erst nach Beendigung des Norwegen-Feldzuges wurde das Schiff zu Küstenschutzaufgaben nach dort verlegt. Zwischenzeitlich zum Ausbildungsverband gehörend, kam NÜRNBERG in den letzten Kriegsjahren in der Ostsee zum Einsatz. Das Schiff überdauerte den Krieg und wurde den Sowjets als Beute zugesprochen. Sein letzter Kommandant, Kapitän z. See Giessler, überführte den Kreuzer im Januar 1946 nach Libau. Aus der NÜRNBERG wurde der russische Kreuzer ADMIRAL MAKAROF.
Die obere Seitenansicht zeigt die NÜRNBERG im Aussehen von 1936, die Aufsicht den Kreuzer nach Ausbau der Katapultanlage und eines Teils der Torpedobewaffnung.

H. C.

Technische Daten

Stapellauf: 8. 12. 1934
Bauwerft: Deutsche Werke, Kiel
Wasserverdrängung standard: 6520 t
Wasserverdrängung maximal: 8380 t
Länge: 181,3 m
Breite: 16,4 m
Tiefgang: 5,74 m
Maschinenleistung: 78400 PS
Geschwindigkeit: 32 kn
Besatzung: 896 Mann
Bewaffnung: neun 15-cm-Kanonen in Drillingstürmen; acht 8,8-cm-Flak in Doppellafetten; acht 3,7-cm-Flak, diverse 2-cm-Flak (zeitweise bis zu 28 St.), zwölf Torpedorohre, 53,3 cm, im Dreiersatz, ein Katapult, zwei Seeflugzeuge

Deutsche Kriegsschiffe



Leichter Kreuzer „Nürnberg"